BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | **GDYNIA,** dnia 31 października 1933 | NR. 29

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C

Dr. Bolesław Kasprowicz.

Warunki dalszego rozwoju portu gdyńskiego i rola inicjatywy prywatnej w tem zagadnieniu

Referat, wygłoszony w Komisji Morskiej na Kongresie Gospodarczym B. B. W. R. w dniu 1 października 1933 r. w Gdyni.

Referent, mówiący o polskim programie morskim i szukający wytycznych rozwoju tego programu, spotyka się — zdawałoby się — zawsze z tym samym partnerem, a tym partnerem jest Państwo.

Gdy jednak zaczniemy się bardziej w zagadnienie zagłębiać, przychodzimy do przekonania, że jednakowoż w sprawie tej Gdyni administrowanej przez Państwo, ale wybudowanej przez naród, będącej wynikiem zbiorowej woli i zbiorowego wysiłku narodu, można stawiać postulaty w odniesieniu do społeczeństwa i że może właśnie dzisiaj nadszedł okres, mimo, że Gdynia jest nadal w pełnej własności i administracji państwowej, aby społeczeństwo postawiło sobie zadania, jakie ma wobec Gdyni do spełnienia.

Nie będę zajmował czasu, mówiąc na temat, czem Gdynia jest w naszem życiu państwowo-gospodarczem, gdyż jest to powszechnie uznany aksjonat. Za punkt wyjścia mego referatu wezmę postulaty, jakie przyjął w sprawie polskiego dostępu do morza generalny Kongres Gospodarczy, który obradował w maju br. w Warszawie. Postulaty te były następujące:

1. Czynnikiem uniezależnienia polskiego handlu zagranicznego jest silna flota handlowa, której budowa zapoczątkowana w 1926 r. winna być planowo i systematycznie kontynuowana. Swą rolę twórczą i wychowawczą wobec polskiej floty handlowej winno Państwo nadal kontynuować. Zaś w stosunku do już istniejących przedsiębiorstw żeglugi morskiej winno państwo prowadzić politykę wydatnej pomocy materjalnej dla podtrzymania ich bytu.
2. Olbrzymia rola portu w Gdyni wobec Państwa Polskiego wymaga, aby port ten nadal planowo i konsekwentnie rozbudowywano. Specyficzne warunki polityczno-gospodarcze, w jakich się Polska znajduje, wymagają, aby port w Gdyni stał się pogotowiem, które mogłoby opanować cały polski obrót zagraniczny w wypadkach, gdyby inne drogi handlu zewnętrznego zawodziły. — W tym celu winna być nadal prowadzona programowa rozbudowa portu w zakresie inwestycyj kolejowo-portowych, urządzeń przeładunkowych i składowych.
3. Ponieważ jednak rozwój portu ściśle jest związany z handlem osiadłym w porcie i przemysłem portowym, przeto koniecznem jest stworzenie w Gdyni warunków sprzyjających rozwojowi handlu i przemysłu przez stworzenie specjalnych norm i zarządzeń, obowiązujących port w zakresie zagadnień podatkowych, celnych, kredytowych, zagadnienia pracy i innych.
4. Dla podniesienia sprawnego działania portu konieczną byłaby reorganizacja zarządu portu, oparta na zasadach komercjalizacji. Utrzymanie sprawności portu wymaga, aby administracja portowa, celna, kolejowa oraz wszelkich urzędów współdziałających z portem, była wyposażona w wykwalifikowany personel, odpowiadający liczebnie zwiększonym obrotom portu.

   Stosowanie automatycznych redukcyj — skądinąd słuszne w kraju — trzeba uznać w Gdyni za niedopuszczalne.

Wśród tych postulatów uwypukla się następujący:

„Specyficzne warunki polityczno-gospodarcze, w jakich się Polska znajduje, wymagają, aby port w Gdyni stał się pogotowiem, które mogłoby opanować cały polski obrót zagraniczny w wypadkach, gdyby inne drogi handlu zewnętrznego zawodziły".

Jest tutaj więc jasno sformułowana teza, że Gdynia ma być czemś więcej dla dla Polski, aniżeli dotychczas, że Gdynia ma nietylko obsługiwać ten ruch zamorski Państwa Polskiego, jaki do niej skierowało życie, lecz przedewszystkiem ma stać się pogotowiem przepustowem na wypadek, gdyby inne drogi handlu zagranicznego zawodziły.

Nim odpowiemy sobie jak w praktyce realizacja tego hasła będzie wyglądała i jaką rolę ma tutaj do spełnienia społeczeństwo, a jaką Państwo, trzeba w krótkich słowach naszkicować sylwetkę obecnego stanu rozwojowego naszego portu.

Gdynia ma:

900 ha powierzchni portowej, w tem 350 ha powierzchni wodnej,

150 km torów kolejowych,

34 dźwigi mechaniczne dla przeładunków wszelkich towarów o zdolności przeładunkowej 1950 ton na godzinę,

17 dźwigów węglowo-masowych o zdolności przeładunkowej 2590 ton na godzinę, razem 51 mechanicznych dźwigów o zdolności przeładunkowej 4.540 ton na godzinę. — 112.000 m^2 używalnej powierzchni składowej.

33 linje regularne łączą Gdynię z przeszło 100 portami całego świata.

Od chwili istnienia portu przeładowano przez niego 24.048.833 ton towarów, wykazujących w statystyce około 100 najróżnorodniejszych pozycyj towarowych.

Widzimy więc olbrzymie cyfry obrotowe, widzimy dużą zdolność przeładunkową i magazynową, widzimy jak port ten stał się głównem centrum przepustowem dla eksportowego węgla drogą morską, dla cukru, dla produktów handlowych (bekony i jaja), widzimy z drugiej strony, że import złomu żelaznego został scentralizowany w Gdyni, że duże ilości nawozów sztucznych importuje oraz eksportuje się przez Gdynię, widzimy że dzięki mądrze przemyślanej polityce ceł preferencyjnych Gdynia staje się centralą importu bawełny i wełny do Polski, że drogę na Gdynię znalazły cenne artykuły importu, jak kawa, herbata, kakao, owoce południowe, skóry, ryby świeże — a ostatnio śledzie solone.

Wśród szeregu tych artykułów, stanowiących ważne pozycje w polskiem gospodarstwie narodowem, bije jednak w oczy brak dwóch najważniejszych artykułów polskiego eksportu rolnego — zbóż i mąki, oraz podstawy gospodarki polskiego leśnictwa — drzewa.

Jeżeli porównamy ilości zbóż, jakie idą przez port gdyński z ilościami eksportowanemi inną drogą — to na 490.000 ton wywiezionych w 1932 r. zboża i strączkowych wyszło przez Gdynię zaledwie 1702 tony, a 290,000 przez Gdańsk.

Podobnie przedstawia się sytuacja z mąką Mąki żytniej na ogólną sumę polskiego eksportu 16.670 ton wywieziono w 1932 r. — 15.100 ton przez Gdańsk, a pszennej mąki na 13.700 ton mąki przeładowano w Gdańsku 9.795 ton, natomiast obroty Gdyni wykazują w pozycji „mąka" zaledwie 480 ton.

Jeśli porównać statystykę eksportu drzewa, to na 10 i pół miljona ton ogólnego wywozu z Polski drzewa i wyrobów drzewnych, wywieziono przez Gdańsk 4.816,000 ton zaś przez Gdynię zaledwie 686.000 ton, ale nawet przeładowanie tych drobnych ilości drzewa wymagało olbrzymiego wysiłku, aby nie tamowało ono ruchu innych towarów, gdyż drzewo jest w Gdyni dotychczas przeładowywane „kątem".

Ten stan rzeczy jest spowodowany faktem, że Gdynia nie posiada odpowiednich urządzeń przeładunkowych i magazynowych dla zboża, mąki oraz drzewa, — artykułów które zawsze będą podstawowemi artykułami polskiego eksportu rolnego.

Jeżeli teraz przyjrzeć się przeładunkowi rudy, to aczkolwiek Gdynia przepuszcza pewne ilości tego ważnego surowca polskiego przemysłu metalowego, to są w Gdyni w zakresie możliwości ograniczone, gdyż brak dostatecznych urządzeń specjalnych dla przeładunku tego artykułu.

Jeżeli teraz przejść do zagadnienia magazynowego w porcie, to aczkolwiek posiada Gdynia w tej chwili 112.000 m^2 używalnych magazynów, w tem 11.000 m^2 magazynów chłodzonych, to są one zbyt przepełnione, aby wchłonąć w razie konieczności polski import morski, a o opanowaniu przez Gdynię w razie konieczności całego polskiego importu mowy być nie może.

Trzeba więc stwierdzić, że port w Gdyni nietylko, że nie jest w stanie stanowić pogotowia przepustowego eksportu dwu najważniejszych surowców polskiego gospodarstwa społecznego, lecz nie może nawet opanować w razie potrzeby całego polskiego importu, czyli, że zdolność jego przepustowa zaledwie odpowiada tym wymogom, które obecnie życie mu stawia, niema jednak mowy, aby Gdynia mogła w praktyce opanować dzisiaj cały obrót zagraniczny nawet w skróconych rozmiarach kryzysowych.

Rząd Polski, który zakończył pierwszy etap tworzenia Gdyni, to znaczy właściwą budowę portu, zdaje sobie z tego sprawę, że obecnie należy zrealizować program rozbudowy portu.

Organizuje się wolną strefę w porcie gdyńskim, buduje się około 50.000 m^2 nowych magazynów portowych, ustawia się nowe dźwigi portowe, wykańcza się nowe na-

brzeża portowe. — Rozbudowa prowadzona przez Państwo, ma z natury rzeczy nałożone pęta przez trudną sytuację budżetową. I tutaj zachodzi pytanie, czy i w jakim stopniu inicjatywa prywatna społeczeństwa mogłaby odegrać rolę twórczą, aby zwiększyć zdolność przepustową portu w Gdyni.

Jeżeli zastanowimy się nad możliwościami w odniesieniu do takiego artykułu jak zboże, to jest powszechnie wiadomem, że zasadniczy plan budowy elewatora zbożowego przez Państwowe Zakłady Zbożowe jest zdecydowany. — Realizacja budowy elewatora dotychczas jednak nie wyszła poza stadjum studjów przygotowawczych.

I tutaj mimo zmniejszenia roli prywatnej inicjatywy w eksporcie zboża, z uwagi na skoncentrowanie gros tego eksportu w Państwowych Zakładach Zbożowych, istnieje jednak dość szerokie pole dla inicjatywy prywatnej, aby stworzyła ona urządzenia przeładunkowe dla eksportu zbóż przez wybudowanie elewatora.

Z zadowoleniem mogę stwierdzić, że zrozumienie tego zagadnienia wśród polskich eksporterów zboża istnieje.

Przechodząc teraz do eksportu drzewa, wydaje się, że brak odnośnych sum budżetowych na tanie inwestycje w porcie przez Państwo, mógłby znaleźć swoją realizację również przez inicjatywę prywatną.

Inwestycje przeładunkowe dla drzewa należą do najtańszych. Chodzi tu o sumy stosunkowo niewielkie i zainteresowane prywatne sfery eksportu drzewa mogłyby zastąpić tutaj Państwo.

Jeżeli chodzi teraz tutaj o rozwiązanie zagadnienia magazynów portowych, to i tutaj niepoślednią rolę może odegrać inicjatywa prywatna, jak to zresztą już od samego początku istnienia portu ma miejsce.

Na 112.000 m² w tej chwili czynnych hangarów portowych — podkreślam w porcie administrowanym i eksploatowanym przez Państwo — jest około 44.000 m² w rękach czysto prywatnego kapitału — a obecnie na 6 nowo budujących się magazynów portowych — 3 magazyny są budowane przez przedsiębiorstwa prywatne, w tem 1 magazyn sukcyjny dla owoców południowych.

Rola inicjatywy prywatnej w zakresie inwestycyj magazynowych może być bardzo wielka i należy z zadowoleniem stwierdzić, że inicjatywa ta coraz więcej daje o sobie znać. —

Port w Gdyni wchodzi w nowe stadjum rozwoju. Pracując dotychczas w wolnej konkurencji, będzie musiał w przyszłości pracować z partnerem, który dąży do tego, aby opierać swoją działalność na sztucznych przywilejach.

Ostatnio zawarta umowa polsko-gdańska pozwala przypuszczać, że w wypadku, gdy Gdańsk lojalnie umowę tę wykona, droga polskiego obrotu zagranicznego przez Gdańsk nie będzie przedmiotem tych chronicznych zahamowań i utrudnień, z jakiemi spotykała się stale w czasach ostatnich.

W tych warunkach zachodzi obawa, żeby nie dać się zasugerować dobrej woli Gdańska, która dopiero w praktyce wykaże, czy jest istotną, czy tylko pozorną. — Społeczeństwo Gdyni i społeczeństwo Pomorza jest bardziej zainteresowane w harmonijnej i zgodnej współpracy z drugim portem polskim aniżeli społeczeństwo dalszych regjonów polskich. Jednakowoż mając poza sobą 14-letnie doświadczenie, my tutaj na Pomorzu musimy mocno zaakcentować, że modus vivendi, jaki obecnie znalazł się w układzie stosunków polsko-gdańskich, nie powinien stanowić psychicznego podłoża, aby odejść od koncepcji, że Gdynia musi się stać pogotowiem przepustowem polskiego gospodarstwa społecznego.

Przechodząc teraz z zagadnienia zasadniczego programu rozbudowy portu w Gdyni do zagadnień eksploatacji portu, spotykamy się nasamprzód z zagadnieniem samego ustroju administracyjnego portu gdyńskiego. Zagadnienie to, które od lat 2 jest przedmiotem rozważań tak Rządu jak i sfer gospodarczych — przechodziło różne fazy.

Odnośna nasza teza, postawiona w przedmiocie tego zagadnienia na Kongresie Majowym brzmiała następująco:

„Dla podniesienia sprawnego działania portu konieczną byłaby reorganizaja zarządu portu, oparta na zasadach komercjalizacji".

Istotą treści tego wniosku jest nie formalne jego załatwienie, lecz sprowadza się do tego, że zarząd portu musi mieć sprężystość i elastyczność po kupiecku administrowanych portów. Teza ta nie idzie jednak w kierunku stawiania dezyderatów formalno-ustrojowych społeczeństwa portowego wobec władz. Z zadowoleniem trzeba też stwierdzić, że po wyczerpujących, długich pracach, w wyniku szczegółowej długomiesięcznej

wymiany myśli między społeczeństwem a Rządem, Rząd przedłożył sferom portowym do zaopinjowania projekt ustawy która — pozostawiając Państwu nadal na własność eksploatację i administrację portu — realizuje w dotychczasowych ramach bezpośredniej administracji państwowej zasadę komercjalnej administracji w sposób zadawalniający.

Stworzenie dla polityki opłat portowych jaknajogólniejszych ram prawnych i możliwości ustalenia ich nawet przez Dyrektora Urzędu Morskiego drogą normalnego zarządzenia zamiast dotychczasowej procedury wydawania formalnych rozporządzeń ministerjalnych, wydaje się skutecznym sposobem połączenia interesów Państwa z potrzebami rozwojowemi portu. Pozostawienie jednak portu w bezpośredniej administracji państwowej nie rozwiązuje zagadnienia budżetowego zarządu portu, i aczkolwiek starałem się unikać głoszenia dezyderatów pod adresem Państwa, to w kompleksie zagadnień polityki morskiej, jakie mi wypadało poruszyć, nie sposób jest pominąć tego fundamentalnego zagadnienia, jakiem jest sprawa sprawnej administracji portu.

Na głównym Kongresie w Warszawie został przyjęty następujący postulat w tym zakresie.

„Utrzymanie sprawności portu wymaga, aby administracja portowa, celna, kolejowa oraz wszelkich urzędów współdziałających z portem, była wyposażona w wykwalifikowany personel, odpowiadający liczebnie zwiększonym obrotom portu. — Stosowanie automatycznych redukcyj — skądinąd słusznie stosowane w kraju — trzeba uznać w Gdyni za niedopuszczalne".

Na tem miejscu więc dotykamy się zagadnienia budżetu portu w Gdyni. — Cały polski budżet morski, włącznie z dotacją na miasto Gdynię, na morskie szkolnictwo handlowe itd. wynosi niespełna 22 miljony złotych na rok 1932, co wobec globalnego budżetu 2.444.000.000 zł, globalnych wydatków nie stanowi nawet 1 procent tychże wydatków.

Jeżeli teraz przyjrzymy się preliminowanym wydatkom zarządu portu, to przeciwstawiają się dochodom zwyczajnym w wysokości 5.921.000 zł wydatki zwyczajne w wysokości 2.947.000 zł, czyli, że dochód eksploatacyjny, wprawdzie bez potrącenia anuitetów jest preliminowany na 100 procent.

Preliminarz ten wydaje się jednak być pesymistyczny w stosunku do obecnie istniejącego stanu rzeczy, ponieważ brał za podstawę obroty zeszłoroczne, wobec gdy obroty pierwszych 8 miesięcy 1933 r. o około 25 procent obroty roku ubiegłego przewyższają. — Ma to miejsce szczególnie po stronie importu, który w większości swej obejmuje towary o wysokich opłatach brzegowych, będących podstawą wpływów administracyjnych zarządu portu.

Jeżeli więc port w Gdyni, dzięki swej nowoczesnej konstrukcji, jest w stanie prowadzić dochodową gospodarkę eksploatacyjną w dzisiejszych warunkach, gdzie porty zarabiające należą do przeszłości, gdzie większość portów utrzymuje równowagę budżetową przez subwencje z takich czy owych funduszów publicznych, to jest rzeczą konieczną, aby port — tembardziej jeżeli jest w stanie pracować z dostatecznemi nadwyżkami, — wyposażyć w aparat administracyjny, odpowiadający jego potrzebom. I tutaj jako reprezentanci społeczeństwa, biorący czynny udział w pracy nad rozwojem portu w Gdyni, musimy zanieść gorącą prośbę do Rządu, aby w stosunku do zagadnień administracyjnych portu zastosował inne kryterja, aniżeli do zagadnień administracyjnych urzędów, pracujących w kraju. — Podobno zamierzone redukcje personalne Urzędu Morskiego w Gdyni nie powinny zdaniem naszem mieć miejsca, a przeciwnie rozwój ruchu portowego wymaga nawet a i to koniecznie — zwiększenia liczby etatów Urzędu Morskiego, którego stan personalny wykazuje około połowy stanu liczebnego Rady Portu w Gdańsku.

Jedną z dalszych tez, przyjętych przez Kongres Warszawski, było zagadnienie rozwoju handlu i przemysłu na terenie portu. I tutaj należałoby pokrótce naszkicować możliwości, jakie otwierają się przed prywatną inicjatywą w zakresie rozwoju handlu w porcie gdyńskim.

O koniecznościach stworzenia warunków rozwoju handlu i przemysłu przez Państwo mówiłem szczegółowo na Kongresie Warszawskim. Zwracałem tam uwagę, że ewolucja powojenna handlu polskiego idzie wyraźnie w kierunku koncentracji, że konieczności polityczno-gospodarcze, wynikłe z kryzysu, a wyrażające się w polityce kontyngentów importowych, zakazów przywozu, a ostatnio w polityce kompensacyjnej, stanowią sztuczne tamy dla rozwoju handlu i przemysłu portowego w Gdyni, że — niezależnie od tego — istnieją jednak dziedziny handlu, które z powodzeniem ujawnić mogą inicjatywę twórczą, o ile chodzi o rozwój handlu portowego w Gdyni.

Zwrócę uwagę na import owoców południowych, produktów kolonjalnych, na możliwości stworzenia w Gdyni handlu importowego skór surowych, dalej na możliwości wykazania inicjatywy przy stworzeniu w Gdyni punktu oparcia dla wywozu produktów przemysłu włókienniczego i przetwórczego przemysłu metalowego.

Jeżeli teraz chodzi o możliwości rozwoju przemysłu portowego w Gdyni to pozwoliłbym sobie te możliwości scharakteryzować następująco:

Kapitał wytwórczy doskonale rozumie, jakie prerogatywy uzyskuje przez osiedlanie się w portach, gdzie korzysta z taniego i bezpośredniego importu drogą morską surowców, przeładowywanych bezpośrednio do własnych magazynów przedsiębiorstwa, znajdującego się zwykle na nabrzeżach portowych. Tego rodzaju umiejscowienie, pozwalające na dogodne wykorzystanie taniego transportu morskiego i lądowego, daje przedsiębiorstwu przemysłowemu możność rozszerzenia rynku zbytu nietylko na obręb własnego państwa, ale również na dalekie kraje zamorskie.

Dlatego też najczęściej osiedlają się w portach te przedsiębiorstwa przemysłowe, których produkcja związana jest z importem surowców i półfabrykatów (łuszczarnie ryżu, hutnictwo metali półszlachetnych), z eksportem półfabrykatów i fabrykatów (młyny zbożowe) oraz z obrotem uszlachetniającym.

Wyżej przytoczone z istotą portu związane warunki osiedleńcze dla przemysłu portowego są coprawda najważniejszą, jednak nie jedyną podstawą jego rozwoju. Nowoczesne porty zawdzięczają swą siłę atrakcyjną także i tej okoliczności, że dysponują bardzo udogodnioną komunikacją towarową, telefoniczną i telegraficzną, oraz usprawnionym aparatem informacyjnym. Również polityka taryfowa kolei idzie przeważnie po linji popierania ładunków przechodzących przez porty, co również sprzyja rozwojowi przemysłu w portach.

Dlatego też przeważnie każda gałąź wytwórczości przemysłowej jest mniej lub więcej zainteresowana w tem, aby obrać port jako podstawę dla swej pracy i dlatego obecna rekonstrukcja portów świata w kierunku ich uprzemysłowienia postępuje bardzo szybko, mimo trudności związanych niejednokrotnie z brakiem wolnych terenów i mimo znacznych kosztów modernizacji portu.

Gdynia posiada szczególnie korzystne warunki dla rozbudowy przemysłu. Kanał Przemysłowy, który w miarę potrzeby może zostać przeprowadzony bardzo daleko wgłąb nizinnego terenu portowego, jest w stanie pomieścić bardzo wielką ilość przedsiębiorstw przemysłowych bezpośrednio na nabrzeżu. Ilość i rodzaj przedsiębiorstw przemysłowych, jakie mogą powstać w Gdyni, da się ująć następująco:

„Tak więc w dalszym ciągu rozwoju wytwórczości olejów roślinnych powinien powstać w Gdyni rozległy przemysł chemiczny: fabryki margaryny, mydeł itd. Wokół Chłodni Portowej oraz projektowanej wielkiej rzeźni miejskiej urośnie niewątpliwie różnorodny przemysł pomocniczy, względnie przetwórczy, a także zakłady pakowania i sortowania towarów, będących przedmiotem wywozu przez Chłodnię. Nieistniejące dotąd w Polsce prawie zupełnie hutnictwo metali półszlachetnych (z wyjątkiem cynku i ołowiu) ma wszelkie powody do tego, żeby Gdynię obrać za swoją bazę, tutaj bowiem będzie można bezpośrednio dowozić surowiec zamorski. Prawdopodobna w przyszłości rozbudowa krajowej wytwórczości superfosfatów, osiadając w Gdyni, będzie mogła również dyskontować atut bezpośredniej dostawy afrykańskich fosforytów i hiszpańskich pirytów. Podobne możliwości powstaną także wówczas, kiedy dojrzeje potrzeba rozbudowy krajowej wytwórczości celulozy.

Prawdopodobne jest powstanie w Gdyni montażowni, a w przyszłości być może — fabryk samochodów. — Zboże polskie, wywożone obecnie przeważnie w stanie surowym, mogłoby w Gdyni być przerabiane w wielkich młynach eksportowych, aby iść na morze w postaci mąki. — Skóry surowe z Ameryki Południowej mogłyby być garbowane na miejscu ich przeładunku, w Gdyni. — Powinien w każdym razie powstać w Gdyni przemysł rybny. Przedewszystkiem zaś powinno powstać — co ma widok realizacji już w br. — poważne budownictwo okrętowe, które z kolei będzie musiało powołać do życia wokoło siebie liczne wytwórnie o charakterze pomocniczym".

Z powyższego wynika więc, że rola inicjatywy prywatnej w rozwoju przemysłu portowego w Gdyni może ujawnić się w rozmiarach poważnych.

Ale nietylko we formie osiedlania się w Gdyni i tworzenia nowych placówek handlu i przemysłu portowego może inicjatywa prywatna spełnić swoją rolę wobec gospodarstwa społecznego. — Tutaj otwiera się pole do działania życia gospodarczego całej Pol-

ski a w szczególności najbliżej położonego Gdyni regjonu pomorskiego. — Nazwijmy sprawę po imieniu. Chodzi tutaj o naprawę dotychczasowej bierności, o uaktywnienie mentalności polskiego kupca. Polski handel zagraniczny jest jeszcze w wielu dziedzinach, w szczególności w dziedzinie płodów rolnych bierny. Sprzedaż loco wagon jest sposobem handlu, jakiemu chętnie hałduje sprzedawca — rzadsze już są sprzedaże „fob" port polski.

Podobnie polski importer lubi kupować towar loco swoja stacja odbiorcza i nie szuka tańszego, bezpośredniego zakupu możliwie u producenta zagranicznego, lecz nabywa towar, na którym ciąży już zysk łańcucha pośredników. Przecież w imporcie niektórych artykułów do Polski pośredniczy handel niemiecki i czechosłowacki, tak jak w eksporcie np. ziemniaków do Anglji występuje nieraz pośrednik holenderski — Jest więc kardynalnym postulatem rozwoju Gdyni i polskiej żeglugi, aby się polski handel zagraniczny uaktywnił, aby polski eksporter sprzedawał „cif" port odbiorczy, a kupował „fob" port zagraniczny, gdyż w ten sposób ma możność kierowania ładunków tych z portów polskich polskiemi linjami żeglugowemi. — Niezależnie od tego, że w ten sposób wyrywa się ładunki portom obcym i kieruje je na Gdynię, uzyskuje się wielkie korzyści, które dadzą się ująć w następujące punkty:

1. Łatwiejsze zdobycie rynku zagranicznego, gdyż importer zagraniczny ma największe zaufanie do zaofiarowań „cif" port jego kraju.
2. Utrwalenie towaru na danym rynku, gdyż bezpośredni stosunek eksportera z importerem pozwala im poznać się wzajemnie i zdobyć wzajemne zaufanie.
3. Uniezależnienie się od zawodowego zagranicznego pośrednictwa, które zabiera zyski z eksportu i zamyka możliwość ustalania się na rynku.
4. Zwiększenie dochodowości z eksportu, gdyż spekulujący na dyferencjach kosztów przewozu pośrednik zagraniczny zabiera zysk dla siebie.
5. Korzystny zakup u źródła produkcji.
6. Popieranie rodzimej żeglugi morskiej i portu w Gdyni, a więc tych dwóch czynników, które zajmują decydującą rolę w ekspansji gospodarczej kraju.

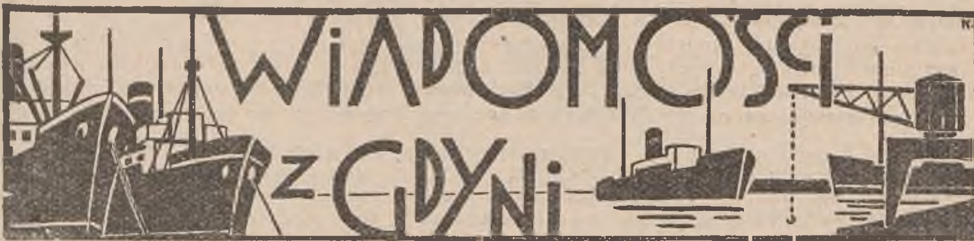
To są postulaty kardynalne, które tutejsze społeczeństwo pomorskie powinno powiedzieć sobie mocno pod własnym adresem.

Reasumując moje dotychczasowe wywody, przedkładam Panom następujące tezy:

1. Konsekwentne i planowe tworzenie w Gdyni pogotowia przepustowego dla polskiego obrotu zagranicznego na wypadek, gdyby inne drogi handlu zewnętrznego zawiodły.
2. W dziele rozbudowy portu gdyńskiego do rozmiarów generalnej bramy przepustowej polskiego życia gospodarczego przypada oczywiście pierwsza rola właścicielowi i eksploatatorowi portu, tj. samemu Państwu.

   Jednakowoż społeczeństwo winno wziąć czynny udział w rozbudowie portu przez stworzenie warsztatów handlu portowego i przemysłu portowego oraz handlu aprowizacyjnego dla statków — oraz przez stworzenie objektów eksploatacyjnych, w zakresie niektórych urządzeń przeładunkowych, jak dla zboża, drzewa oraz urządzeń magazynowych typu specjalnego.
3. Społeczeństwo portowe z zadowoleniem przyjęło decyzję Rządu do nadania portowi w Gdyni takiej administracji, która zagwarantuje sprawną i elastyczną eksploatację portu.

   Sfery gospodarcze portu uważają jednak za konieczne, aby komercjalnie prowadzona administracja opierała się na komercjalnie ustalonym budżecie eksploatacyjnym portu, co w szczególności winno się wyrażać w dostatecznej ilości personelu administracyjnego władz portowych.
4. Rozwój portu w Gdyni nie jest zależny tylko od wysiłków Rządu i społeczeństwa gospodarczego, bezpośrednio z nim współpracującego, — Podstawą tego rozwoju musi być przejście do aktywności społeczeństwa gospodarczego całej Polski, szczególnie zaś społeczeństwa bezpośredniego zaplecza pomorskiego, wyrażającej się w bezpośrednim zakupie u źródła zagranicznego i sprzedaży możliwie jak najbliżej konsumenta zagranicznego.



URLOP PREZESA IZBY.

Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Inż. Napoleon Korzón wyjechał dnia 28. bm. na miesięczny urlop wypoczynkowy.

Prezesa Izby zastępuje w czasie jego nieobecności Wiceprezes Urzędujący Izby p. Inż. Władysław Rawicz-Szczerbo.

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU.

W przeciągu miesiąca września prace nad rozbudową portu gdyńskiego postąpiły znacznie naprzód.

W dziale robót hydrograficznych w basenie im. Min. Kwiatkowskiego ustawiono skrzynie żelazo-betonowe 147 mb. o głębokości 10 m.. przy budowie falochronu wschodniego 110 mtr. b. o głębokości 9 do 10 mtr. oraz przy budowie falochronu północnego wykonano 55 mtr. b. części nadwodnej. Pozatem w basenie im. Min. Kwiatkowskiego i w trzecim basenie wewnętrznym wyczerpano 142.577 m³ gruntu, z czego na nadbrzeże rumuńskie i na molo południowe zarefulowano 133.080 m³, muł zaś i torf jako nieużytki wywieziono do morza w ilości 9.497 m³.

W dziale robót drogowych ułożono przy ul. Mostowej 173 m² a przy ulicy Indyjskiej 480 m² chodnika betonowego. Przy nowobudującym się wiadukcie nr. 2 na zjazdach wykonano 8.000 m³ nasypów i 1200 m² darniowania oraz rozpoczęto budowe rusztowań, deskowania i gięcia żelaza dla powyższego wiaduktu. Na ul. Polskiej wykonano 340 m³ robót ziemnych, ułożono 800 mtr. b. krawężnika betonowego, zabetonowano podłoże pod asfalt na długości 300 mtr. b. oraz wykonano całkowicie kanalizację deszczową, przy ul. Washingtona ułożono 430 m² betonowego chodnika.

W dziale budowli nadziemnych w magazynie tranzytowym hali pasażerskiej zakończono układanie izolacji korkowej na sklepieniach dachowych oraz rozpoczęto roboty instalacyjne. Przy budowie magazynu długoterminowego dla bawełny w wolnej strefie zakończono fundamenty pod słupy żelbetonowe oraz wykonano konstrukcję żelbetonowa w trzech komorach. Przy magazynie „Cukroportu" w wolnej strefie zakończono prawie w 75 proc. roboty żelbetonowe i murarskie. W magazynie „Warty" i „Aukcyj owocowych" przy nadbrzeżu francuskiem doprowadzono ściany zewnętrzne do gzymsu. Wykonano wszystkie słupy żelbetonowe oraz zmontowano wiązary dachowe nad częścią składową magazynu „Aukcje owocowe". W Chłodni portowej wykonano ¾ konstrukcji żelbetowej przy nadbudowie czwartego piętra. W magazynie Nordia Hawena na nadbrzeżu francuskiem przystąpiono już do budowy fundamentów pod dźwigi półportalowe.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO WE WRZEŚNIU RB.

Zamorskie obroty towarowe utrzymały się we wrześniu rb. nagół w normach miesiąca poprzedniego. Ogólny obrót towarowy zamorski osiągnął cyfrę 554.603 t. wobec 562.902 t. w miesiącu poprzednim. Z ogólnej sumy obrotu przypada na przywóz 73.933 t. wobec 79.782 t. w miesiącu sierpniu i na wywóz 480.670 t. wobec 483.120 t. w miesiącu poprzednim.

Analizując przywóz, należy stwierdzić, że następujące towary uległy zwyżce: kawa, kakao i herbata — 1.638 t. (1.533 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.581 t. (1.476 t.), skóry 1.727 t. (1.270 t.), ruda żelazna — 1.625 t. (1.313 t.), złom żelazny — 34.270 t. (27.230 t.), miedź 1.389 t. (383 t.), papa, tektura i papier — 1.246 t. (371 t.), bawełna — 6.246 t. (5.138 t.) i juta — 1.284 t. (1.122 t.). Poza znacznym spadkiem żużli Thomasa — 6.973 t. (16.388 t.) i zupełnym brakiem pirytów w porównaniu z miesiącem poprzednim inne towary utrzymały się w granicach miesiąca poprzedniego.

W wywozie najwyższe pozycje w porównaniu z miesiącem poprzednim osiągnęły następujące towary: węgiel eksportowy — 402.588 t. (400.630 t.) oraz deski i łaty — 29.342 t. (26.176 t.); spadły natomiast: bekony — 2.918 t. (3.303 t.), węgiel bunkrowy — 13.884 t. (18.980 t.), koks — 6.861 t. (9.410 t.) i szyny kolejowe — 1.859 t. (3.099 t.) Inne towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Szczegółowe dane, dotyczące towarowego obrotu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym, ilustruje poniższe zestawienie:

Import	w tonach		Eksport
ryż surowy	28	ryż	358
owoce świeże	909	mąka ryżowa	1.413
owoce suszone	163	cukier	5.172
orzechy i migdały	54	napoje alkoholowe	114
korzenie	116	sól	177
kawa , kakao, herbata	1.638	bekony	2.918
tytoń	195	wędliny	320
napoje alkoholowe	46	ptactwo bite	138
śledzie	2.336	jaja	1.530
fosforyty	435	makuchy	990
żużle Thomasa	6.973	skóry	47
sadze	44	deski i łaty	29.342
tłuszcze zwierzęce surowe	1.581	wyroby z drzewa	111
skóry	1.767	klepki	16
nasiona oleiste różne	4.796	dykty	493
oleje i smary	126	meble gięte	232
żywica	1.175	wyroby koszykarskie	6
kauczuk	166	węgiel eksportowy	402.588
wyroby gumowe	48	węgiel bunkrowy	13.884
tłuszcze i oleje roślinne	200	koks	6.861
asfalt	225	materjały pędne	1.800
garbniki	621	sól potasowa	369
farby	74	nawozy azotowe	4.952
ruda żelazna	1.625	soda	442

Import	w tonach		Eksport
złom żelazny	34.270	karbid	295
miedź	1.389	salmiak	5
cyna	13	bisulfat sodu	290
metale różne	43	biel cynkowa	165
wyroby żelazne i stalowe	345	szyny kolejowe	1.859
maszyny, aparaty i części	115	wyroby żelazne i stalowe	343
samochody, motocykle i cz.	138	cynk	835
szmaty	667	blacha cynkowa	59
celuloza	381	celuloza	2
papa, tektura, papier	1.246	papa, tektura, papier	1.261
bawełna	6.246	bawełna	95
juta	1.284	materjały i wyroby włókn.	543
len, konopie, sizal itp.	147	inne oddzielnie niewym.	643
wełna	803		
inne oddzielnie niewym.	1.503		
Razem	73.933	Razem	480.670

W ruchu statków miesiąc sprawozdawczy utrzymał się w normach miesiąca poprzedniego, tak pod względem ilości statków, jak i ich tonażu. Zawinęło do portu 405 statków o pojemności 321.429 t. r. n., wobec 398 statków o tonażu 333.334 t. r. n. w miesiącu sierpniu. Wyszło z portu natomiast 402 statki o pojemności 311. 881 t. r. n. wobec 346.449 t. r. n. w miesiącu poprzednim.

Ruch statków ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	37	39.405	38	43.211
W. M. Gdańsk	1	938	—	—
Anglja	12	15.724	13	16.547
Belgja	2	7.144	2	7.144
Czechosłowacja	4	766	4	648
Danja	49	31.331	54	35.195
Estonja	13	7.280	11	6.002
Finlandja	12	10.022	15	15.375
Francja	4	7.115	2	2.477
Grecja	3	6.677	2	4.177
Holandja	9	3.159	8	3.063
Kanada	1	3.415	—	—
Łotwa	18	19.504	17	18.316
Niemcy	77	47.682	81	48.515
Norwegja	37	26.129	33	21.264
St. Zjedn. Ameryki	5	15.967	5	15.967
Szwecja	119	74.284	116	71.478
Włochy	2	4.887	1	2.502
Razem	405	321.429	402	311.881

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu wrześniu br. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 71.371 ton towarów (bez importu z Anglji). W eksporcie z Polski wywieziono 54.182 ton i 361.918 stds drzewa, w przywo-

zie do Polski przewieziono 14.352 ton (bez importu z Anglji), między portami zagranicznemi przewieziono 2.840 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem uwydatnił się dalszy spadek przewozów.

Z poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych statki „Żeglugi Polskiej" przewiozły we wrześniu ogółem 30.223 ton, statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego 5.824 ton, statki „Polskarob" 34.097 ton i statki Linji Gdynia—Ameryka 1.230 ton.

„Żegluga Polska" S. A. Flota trampowa „Żeglugi Polskiej" przewiozła w miesiącu wrześniu br. ogółem 13.908 ton, z czego 5.550 ton w eksporcie, 6.243 ton w imporcie oraz 2.115 ton między portami zagranicznemi. W wywozie z Polski przewożono drzewo, sól potasową i zboże, w przywozie do Polski, węgiel, rudę i drobnicę. Przewozy między portami zagranicznemi obejmowały wyłącznie ładunki koksu.

Statki trampowe „Żeglugi Polskiej" odbyły we wrześniu ogółem 7 podróży, zawijając do portów: Antwerpja, Rotterdam, Pont Brulé, Gefle i Lulea.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono ogółem 16.315 ton towarów, 216.069 cbm manufaktury i 330249 stds drzewa, z czego w wywozie 7.865 ton, w przywozie 7.725 ton i w przewozach międzyportowych 725 ton.

W wywozie z portów polskich przewożono drobnicę, drzewo, cukier i zboże, w przywozie złom i drobnicę.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły we wrześniu w eksporcie z Polski do Anglji ogółem 5.824 ton towarów, z czego 3.150 ton z Gdyni i 2.674 ton z Gdańska. Większe ilości przypadały w eksporcie na ładunki bekonów i szynek, drzewa, jaj, parafiny, ryżu, manufaktury i mąki ryżowej.

W imporcie z Anglji do Polski przewieziono w miesiącu ubiegłym ogółem 1.998 ton drobnicy, z czego 1.074 ton do Gdyni i 924 ton do Gdańska.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. Statki „Polskarob" przewiozły we wrześniu br. ogółem 34.097 ton węgla w eksporcie z Polski, z czego do Szwecji 13.875 ton, do Norwegji 11.452 ton, do Holandji 5.581 ton i do Irlandji 3.189 ton.

Statki przedsiębiorstwa odbyły ogółem 12 podróży w miesiącu sprawozdawczym, zawijając do portów: Göteborg, Limhamn, Haugesund, Västeras, Rotterdam, Oslo, Slemmestad i Dublin.

Linja Gdynia—Ameryka. Statki Linji Gdynia—Ameryka odbyły we wrześniu 1 podróż do Ameryki i podróż z Ameryki do Europy. W podróżach tych przewieziono ogółem 676 pasażerów, 1230 ton towarów oraz 271 worków poczty. Ruch pasażerski był silniejszy w kierunku do Ameryki i wynosił we wrześniu 421 osób. Również przewozy towarowe w kierunku do Ameryki były liczniejsze i obejmowały 846 ton towarów.

Linja Polsko-Palestyńska. W ciągu miesiąca września odbyto 1 podróż do Palestyny, przewożąc 776 pasażerów.

Kolejność bander ukształtowała się w miesiącu wrześniu w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Polska, czwarte — Danja, piąte — Norwegja itd. wreszcie W. M. Gdańsk zajęło miejsce ośmnaste.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni we wrześniu wyniósł: 784,7 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 42 i wreszcie średni postój statku — 63,4 godziny.

Ruch pasażerski, w związku z mijaniem sezonu turystycznego, zmniejszył się w porównaniu do miesiąca ubiegłego. Przyjechało do Gdyni 865 osób, wobec 3619 w miesiącu poprzednim, w czem via W. M. Gdańsk — 2 osoby, z Anglji — 83, Belgji — 2, z Danji — 31, z Egiptu — 6, z Finlandji — 21, z Holandji — 35, z Niemiec — 14, ze St. Zjedn. Am. — 257 i ze Szwecji — 414.

Wyjechało natomiast 1.610 osób, wobec 2.735 w miesiącu ubiegłym, z czego via W. M. Gdańsk — 1 osoba, do Anglji — 218, do Belgji — 28, do Danji — 6, do Estonji — 1, do Finlandji — 1, do Litwy — 1, do Rumunji — 517, do St. Zjedn. Am. — 423 i do Szwecji — 414.

Ogólny ruch pasażerski we wrześniu wyniósł cyfrę 2.475 osób wobec 6.354 w sierpniu rb.

SYTUACJA GOSPODARCZA W GDYNI WE WRZEŚNIU BR.

Sytuacja gospodarcza w Gdyni nie wykazała w miesiącu wrześniu br. większych zmian.

Na rynku pieniężnym panowało nadal duże zapotrzebowanie gotówki, przy równoczesnem ograniczeniu akcji kredytowej instytucyj kredytowych, przeprowadzających surową selekcję materjału wekslowego.

W ciągu września zaprotestowano w Gdyni ogółem 471 sztuk weksli na łączną sumę zł 149.950,50. W stosunku do poprzedniego miesiąca nastąpiło dalsze zmniejszenie się protestów ilościowo o 130 sztuk, sumarycznie zaś 37.303,14 zł.

Skup walut i dewiz przez tutejsze instytucje kredytowe wynosił we wrześniu ogółem zł 3.850 tys.

Stan wkładów oszczędnościowych wzrósł prawie we wszystkich instytucjach bankowych w Gdyni. W okolicznych Komunalnych Kasach Oszczędności zaobserwowałem również przypływ wkładów oszczędnościowych w miesiącu sprawozdawczym.

W rolnictwie ceny za artykuły spożywcze utrzymały się bez zmian, zboża miały natomiast tendencję zniżkową. Wypłacalność rolników była nadal słaba.

W rybołówstwie połowy ryb morskich we wrześniu zwiększyły się w dwójnasób w stosunku do sierpnia br. dzięki obfitym połowom śledzi i węgorzy. Ogółem złowiono 185.350 kg ryb, wartości zł 98.244. Z powyższej ilości połowów 36.490 kg zakupiły wędzarnie, 128.620 kg wywieziono do Gdańska a 130.550 kg rozsprzedano na Wybrzeżu.

W przemyśle sytuacja kształtowała się bez zmian. Przemysł drzewny i ceramiczny był nadal słabo zatrudniony. Przemysł portowy pracował normalnie. W rzemiośle nastąpiła pewna poprawa w związku z ożywieniem się prywatnego ruchu budowlanego w Gdyni.

W ciągu września udzielono 57 pozwoleń na budowę. Zaczęto 57 budynków, z czego 45 stałych i 12 prowizorycznych. Z budynków stałych rozpoczęto budowę 7 drewnianych i 38 murowanych. Zakończono budowę 2 budynków stałych i 4 prowizorycznych o kubaturze 3.938,55 m^3.

Ogółem w III kwartale br. wydano w Gdyni 196 zezwoleń na budowę, rozpoczęto budowę 196 budynków (w tem 139 stałych i 57 prowizorycznych), oraz ukończono budowę 16 budynków (w tem 8 stałych i 8 prowizorycznych). Z 16 budynków wykończonych 12 było mieszkalnych, licząc ogółem 111 izb mieszkalnych.

Sytuacja w handlu i drobnym przemyśle spożywczym w rejonie nadmorskim utrzymała się na poziomie miesiąca poprzedniego.

Na rynku pracy nastąpił dalszy spadek bezrobocia, przyczem rejestr Państw. Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wykazywał na dzień 31 września br. 1299 bezrobotnych w okręgu gdyńskim. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił spadek bezrobocia o 555 osób.

ODDZIAŁ LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING W GDYNI.

W bieżącym miesiącu Lloyd's Register of Shipping otworzył w Gdyni swój oddział, powołując na jego kierownika p. James C. Dykes, Surveyor to Lloyd's Register of Shipping. Oddział powyższej instytucji mieści się przy Aleji Wilsona, w gmachu „Żeglugi Polskiej" S. A.

Założenie oddziału Lloyd's Register w Gdyni wskazuje wymownie na wzrost znaczenia Gdyni w żegludze i handlu morskim na Bałtyku.

KURS DLA DEKLARANTÓW CELNYCH.

Za inicjatywą Rady Interesantów Portu oraz Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych z początkiem listopada br. rozpocznie się 6-tygodniowy kurs dla deklarantów celnych, na którym wykładana będzie nowa taryfa celna oraz wiadomości z dziedziny ustawy celnej i przepisów manipulacyjnych.

Kurs prowadzony będzie przez fachowców-towaroznawców, którzy wykładali na kursie dla urzędników skarbowych w Warszawie, zorganizowanym przez Ministerstwo Skarbu. — Wskazuje to, że poziom nauki będzie wysoki i odpowiadać będzie wymogom, jakie stawiane są w porcie w stosunku do firm, trudniących się cleniem towarów.

Wiadomość o zorganizowaniu w Gdyni, pierwszych tego rodzaju kursów w Polsce, została przyjęta z zadowoleniem do wiadomości nietylko przez koła gospodarcze, ale również i przez zainteresowane czynniki urzędowe, które popierają tę akcję, zmierzającą do usprawnienia pracy portowej na tym tak ważnym odcinku.

NOWA FIRMA MAKLERSKA.

W bieżącym miesiącu powstała w Gdyni nowa firma maklerska „Rummel & Burton", Sp. z o. o., której założycielami są pp. Juljan Rummel, Przewodniczący Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej i Th. Burton, agent Lloydu Brytyjskiego w Gdyni i Gdańsku.

Długoletnie doświadczenie założycieli firmy we wszystkich dziedzinach pracy morskiej, daje rękojmię, że nowa firma spełniać będzie należycie swe zadania i pozyska niewątpliwie szeroką klientelę tak w kraju jak i zagranicą.

PRZEDSTAWICIELSTWO SCANDINAVIAN BALTIC COMP. LTD.

Scandinavian Baltic Company Ltd. otworzyła w Gdyni generalną reprezentację na Polskę (Z. Krajewski, ul. Podjazdowa 7). Powyższa firma zajmuje się eksportem z Polski do Danji, Szwecji, Anglji, Australji i Indji oraz importem z tych krajów. W szczególności firma importuje do Polski ze Szwecji papier wszelkiego rodzaju, z Danji maszyny do pisania i do powielania, maszyny do chem. pralni, ramki metalowe itp., z Anglji liny stalowe, konopne i manila, chemikalje, rtęć, surogaty chemiczne i pergamin. Zajmuje się również eksportem z Polski drzewa tartego, wełny drzewnej, mebli giętych, przetworów ziemniaczanych i t. p.

W SPRAWIE OPAKOWANIA KONFEKCJI.

Delegatura Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni komunikuje nam, że wobec stałego pojawiania się już od dłuższego czasu reklamacyj ze strony zagranicznych odbiorców konfekcji, przewożonej drogą morską, dotyczących wadliwego i niedostatecznego jej opakowania, w celu definitywnego uregulowania powyższego zagadnienia, opracowane zostały przez Delegaturę Państwowego Instytutu Eksportowego w Łodzi następujące normy, określające minimalne wymogi, które stawiane będą odtąd przez Delegaturę opakowaniu wywożonej konfekcji.

a) dla skrzyń:

1) maksymalna objętość — ¾ m^3,
2) szerokość poszczególnych desek — conajmniej 12 cm z tem zastrzeżeniem, iż średnia szerokość tychże w każdej ścianie skrzyni winna wynosić conajmniej 15 cm,
3) grubość desek — 1,8 cm,
4) ilość listew — conajmniej dwie,
5) grubość listew — 2,5 cm,
6) długość listew — listwy winny być na tyle długie, aby końce ich na rogach wzajemnie się nakrywały tak, aby mogły być zbite gwoździami,
7) Obręcze żelazne — skrzynie winny być wzmocnione dwiema obręczami żelaznemi przez szerokość i jedną przez wysokośc. Jeśli obręcze nie są ułożone na listwach, te ostatnie winny być wzmocnione na rogach odpowiedniemi klamrami,
8) gwoździe muszą być odpowiednio długie, aby po wbiciu mogły być z odwrotnej strony zagięte.

b) dla bel:

1) objętość — ¾ m^3,
2) wmocnienie deskami — dwa boki winny być wzmocnione deskami, grubość tych ostatnich winna wynosić conajmniej 1,8 cm, ich szerokość 10 cm. Odstępy pomiędzy niemi nie mogą przekraczać 5 cm,
3) listwy — omawiane wyżej deski winny być na każdym boku wzmocnione conajmniej trzema w poprzek idącemi listwami, których grubość nie może być mniejsza od 2,5 cm,
4) obręcze — każda bela musi być wzmocniona ponadto obręczami żelaznemi, biegnącemi po listwach,
5) juta.

Delegatura zaznacza, że wszystkie firmy, eksportujące konfekcję, winny zastosować się do powyższych wymogów w możliwie najkrótszym czasie, przyczem, począwszy od 15 października br., będzie uzależniała wydawanie zaświadczeń, zwalniających od cła wywozowego, od ścisłego ich przestrzegania.

Uwaga: Wyszczególnione wyżej normy dotyczą opakowania zewnętrznego. Opakowania wewnętrznego nie określa się bliżej, zastrzegając jedynie użycie odpowiedniej ilości papieru nieprzemakalnego.

AJENCJA CELNA KOLEJOWA.

Dyrekcja Kolejowa komunikuje, że celem usprawnienia Ajencji Celnej Kolejowej w Gdyni, przeznaczone do urzędu tego zostały 4 nowe siły pomocnicze. Równocześnie Dyrekcja Kolei prosi o wcześniejsze zgłaszanie do Ajencji Celnej wniosków, aby umożliwić Ajencji uzupełnienie personelu w innych działach.

Celem skoordynowania pracy swych urzędów kolejowych w porcie (ekspedycja towarowa, wydział ruchu) Dyrekcja Kolejowa wydelegowała p. Kontrolera Gapskiego, który urzęduje codziennie od godz. 10—13-tej w biurze portowej ekspedycji towarowej (tel. 23-40). P. Kontroler Gapski prosi o zgłaszanie mu wypadków, których poszczególne firmy nie będą mogły uzgodnić z ekspedycją towarową względnie oddziałem ruchu.

POSIEDZENIE RADY PORTOWEJ.

Dnia 7 listopada br. odbędzie się posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej w Gdyni. Na posiedzeniu tem Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. H. Krupski, wygłosi referat o rozwoju przemysłu i handlu w Gdyni.

POSIEDZENIE KOMISJI PRZEWOZÓW PORTOWYCH.

Dnia 26 października odbyło się w Gdańsku posiedzenie Komisji Przewozów Portowych, pod przewodnictwem p. radcy Rudzkiego. W posiedzeniu wzięli udział pp. radca Z. Grabski i Dr. St. Z. Szyszkowski z Ministerstwa Przemysłu i Handlu, pp. Wicedyrektor Kawczyński i referent J. Kunert z Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz p. St. Ołtarzewski, Naczelnik Wydziału akwizycyjno-taryfowego Urzędu Morskiego w Gdyni.

Na konferencji omówiono szereg bieżących zagadnień z dziedziny przewozów portowych, przyczem delegaci Izby Gdyńskiej przedstawili postulaty sfer gospodarczych portu z zakresu lokalnych opłat kolejowych. Omówiono również sprawę środków zaradczych na posunięcia konkurencyjne kolei niemieckich.

Po posiedzeniu udano się pod przewodnictwem p. dyr. Thomsona z Rady Portu w Gdańsku na zwiedzenie portu gdańskiego.

REKORD PRZEŁADUNKU DZIENNEGO.

Za dzień 27 października br. ogólny przeładunek w porcie gdyńskim wyniósł 32. 792,9 ton, z czego na wyładunek przypada 4.776,6 ton, a załadowano 28.016,3 ton. Jest to rekordowa cyfra przeładunku dziennego, jakiej dotychczas w naszym porcie nie notowano. Poprzedni rekord przeładunku dziennego za dzień 18. VII. br. wynosił 30.202 t.

REKORD PRZEŁADUNKU TYGODNIOWEGO.

W tygodniu ubiegłym, t. j. od dnia 23 do dnia 29 października br. ogólny przeładunek w porcie gdyńskim wyniósł 161.088,1 ton, z czego wyładowano 22.496,7 t i załadowano 138.618,4 ton. Jest to rekordowa

cyfra przeładunku tygodniowego, jakiej dotychczas w porcie gdyńskim nie osiągnięto. Poprzedni rekord przeładunku tygodniowego (od 17 do 23 lipca 1933 r.) wynosił 158.155,6 ton.

INWESTYCJE BUDOWLANE FIRMY „UNION".

Zakłady przemysłu tłuszczowego i olejarskiego „Union" Sp. Akc. przystąpiły do rozbudowy magazynu przy nabrzeżu Indyjskiem. Dobudowywana część magazynu posiadać będzie rozmiary: długość 53 m, szerokość 35 m i wysokość 8 m. W konstrukcji ścian i dachu zastosowano sytem Küblera. Ukończenie budowy przewidziane jest w I połowie grudnia br.

PLENARNE ZEBRANIE STOWARZYSZENIA KUPCÓW SAMODZIELNYCH W GDYNI.

Dnia 25 października odbyło się plenarne miesięczne zebranie Stowarzyszenia Kupców Samodzielnych w Gdyni w sali p. Grzegowskiego przy ul. Starowiejskiej. W zebraniu, któremu przewodniczył Prezes Stowarzyszenia p. Dr. Władysław Smoleń, wzięli udział przedstawiciele Izby Przemysłowo-Handlowej, Rady Interesantów Portu, Związku Propagandy Turystycznej Gdyni oraz prasy.

Po zagajeniu posiedzenia przez p. Prezesa Dr. Smolenia oraz odczytaniu protokółu z ostatniego zebrania, nastąpiły 2 referaty, a mianowicie p. Górskiego „O możliwościach założenia spółdzielni finansowej w Gdyni" oraz p. Dr. B. Kasprowicza, dyrektora Rady Interesantów Portu w Gdyni na temat „Aktualne zagadnienia portu gdyńskiego". Referat p. Dr. Kasprowicza, omawiający aktualne zagadnienia eksploatacyjne, celne, kolejowe, komunikacyjne i socjalne portu gdyńskiego wytworzył ożywioną dyskusję.

Pan Prezes Dr. Smoleń powiadomił następnie zebranych o likwidacji rynku w Gdyni, w związku z czem zebranie uchwaliło podziękować p. Komisarzowi Rządu za zrealizowanie tak długo oczekiwanej likwidacji.

Po omówieniu sprawy zwolnienia firm handlowych w Gdyni od podatku obrotowego i zaopatrzenia ich w godła kupieckie (związkowe) oraz po wyczerpaniu wolnych wniosków, posiedzenie zakończono hasłem „Cześć Kupiectwu" po kilkugodzinnych ożywionych obradach.

REZOLUCJA STOWARZYSZENIA KUPCÓW W POZNANIU.

Rozbudowa portu w Gdyni jest przez całą uświadomioną opinję publiczną Polski uważana za jedno z najlepszych pociągnięć polityki gospodarczej odrodzonego Państwa Polskiego.

Dla opinji sfer gospodarczych całej Polski, a w szczególności Polski Zachodniej, są postępy rozwojowe Gdyni i stałe rekordy przeładunkowe portu gdyńskiego poważnie na duchu podnoszącym snopem światła na zachmurzonym widnokręgu przewlekłej depresji gospodarczo-handlowej.

Ponieważ Gdańsk na mocy protokółu z dnia 18 września rb. otrzymał zagwarantowanie znacznego kontyngentu przeładunkowego, i także ponieważ wkrótce zrównane będą opłaty w porcie Gdańskim z poziomem Gdyni — przeto młody port gdyński, raczej wielka stacja przeładunkowa, niż miasto portowo-handlowe, bez handlowego aparatu importowo - eksportowego i bankowości odpowiedniej, znaleźć się może f a k t y c z n i e w gorszych warunkach konkurencyjnych.

Przekonane o niezbędności obu portów Gdyni i Gdańska dla życia gospodarczego Polski — podkreśla kupiectwo samodzielne Poznania bezwzględną konieczność p r z e w a g i i p i e r w s z e ń s t w a portu w Gdyni, gdyż tylko taka Gdynia będzie regulatorem i gwarantem lepszych stosunków gdańsko-polskich, których nastanie przedwczesne ustępstwa opóźnić muszą.

Ponieważ treść protokółu wszeŝniowego, regulującego konkurencję portu gdańskiego z Gdynią, nasuwa opinji kupieckiej Poznania szereg poważnych obaw i zastrzeżeń — przeto po wysłuchaniu referatu zasadniczego na temat **„Port Gdyński i samodzielna polska polityka morska i portowa w oświetleniu umowy polsko-gdańskiej z 18 września“** zebrani w dniu 19 października 1933 na sali Domu Kupiectwa, członkowie Stow. Kupców Chrześcijan, największej i najliczniejszej organizacji kupiectwa samodzielnego m. st. Poznania

proszą Pana Ministra, by szczególniejszą uwagą i pieczą darzył i otaczał interesy portu gdyńskiego, który głównie umożliwił zwycięskie przetrwanie wojny celnej z Rzeszą, który decydująco przyczynił się do przestawienia handlu zagranicznego R. P. na kierunek morski — a to bez czynnej inicjatywy i zasługi Gdańska — i którego dalszy rozwój najpewniej gwarantuje Rządowi opanowanie trudności gospodarki narodowej i polskiego handlu zagranicznego i nadal będzie czynnikiem, zapewniającym lojalną współpracę Gdańska z Polską.

(Stow. Kupców Chrześcijan T. z. w Poznaniu).

OBWIESZCZENIE.

Po myśli § 33 I. części statutu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Główna Komisja Wyborcza podaje do publicznej wiadomości, że uzupełniający wybór Rady Izby dokonany w myśl § 35 ust. ostatni powołanego regulaminu przez Związek Zachodnio-Polskiego Przemysłu Cukrowniczego w Poznaniu uprawniony do wyboru zarządzeniem Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 19. XI. 1928 r. (Monitor Polski Nr. 271 poz. 668) dał wynik następujący:

Wybrany został p. Henryk Hoffman, właściciel dóbr rycerskich w Bajerzu, członek zarządu Spółki Akcyjnej Cukrownia Unisław w Unisławiu.

Stosownie do § 34 I. części statutu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni każdy z członków odnośnego zrzeszenia może wnieść w ciągu 7-miu dni od daty niniejszego ogłoszenia do Pana Ministra Przemysłu i Handlu za pośrednictwem Głównej Komisji Wyborczej zarzuty przeciw ważności powyższego wyboru.

Gdynia, dnia 11 października 1933 r.

Przewodniczący Głównej Komisji Wyborczej

(—) Inż. *St. Celichowski*, Komisarz Wyborczy.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Poseidon	7. 11.	11. 11.	15. 11.	17. 11.	18. 11.
Śląsk	14. 11.	18. 11.	22. 11.	—	25. 11.
Poseidon	21. 11.	25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.
Cieszyn	26 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34

Po 16 listopada rb. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Mercur	6. 11.	8. 11.
Victoria	13. 11.	15. 11.
Mercur	20. 11.	22. 11.
Victoria	27. 11.	29. 11.
Mercur	4. 12.	6. 12.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 2. 11. — z Gdańska 4. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska 11. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 11. — z Gdańska 18. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 11. — z Gdańska 25. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 30. 11. — z Gdańska 2. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 3. 11.
s/s Ingeborg — z Gdyni 29. 11.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 1. 11. — z Gdańska 2. 11.
s/s Erna — z Gdyni 15. 11. — z Gdańska 17. 11.
s/s Erna — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska 1. 12.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Biri — z Gdańska 2. 11. — z Gdyni 3. 11.
s/s Akershus — z Gdańska 17. 11. — z Gdyni 18. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa —z Gdańska 3. 11. — z Gdyni 4. 11.
s/s Jaederen — z Gdańska 17. 11. — z Gdyni 18. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 2. 11.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 31. 11. — z Gdańska 3. 11.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 21. 11.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 11. 11.
s/s Victoria — z Gdańska 18. 11.
s/s Mercur — z Gdańska 25. 11.
s/s Victoria — z Gdańska 2. 12.
s/s Mercur — z Gdańska 9. 12.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 6. 11.
s/s Little Evy — z Gdyni 16. 11.
s/s Little Evy — z Gdyni 26. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Piteaelf	1. 11.	4. 11.	7. 11.
Amrum	4. 11.	7. 11.	11. 11.
Hinrich	8. 11.	11. 11.	14. 11.
Alexandra	11. 11.	14. 11.	18. 11.
Gertrud	15. 11.	18. 11.	21. 11.
Bernhard	18. 11.	21. 11.	25. 11.
Kaete	22. 11.	25. 11.	28. 11.
Albert	25. 11.	28. 11.	2. 12.
Hinrich	29. 11.	2. 12.	5. 12.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Kopenhagi — Amsterdamu (Copenhagen — Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Rhea — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 8. 11.
s/s Nereus — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 15. 11.
s/s Hebe — z Gdyni 20. 11. — z Gdańska 22. 11.
s/s Ajax — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 29. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.

Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 7. 11. — z Gdańska 10. 11.
s/s Cieszyn — Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.
s/s Chorzów — z Gdyni 21. 11. — z Gdańska 24. 11.
s/s Śląsk — z Gdyni 28. 11. — z Gdańska 1. 12.
s/s Chorzów — z Gdyni 5. 12. — z Gdańska 8. 12.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem“ i „Ludwig Kolberg“ odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Antwerpja czwartki i soboty	Rotterdam wtorki i sob.	Gdynia poniedz. i czwart.	Gdańsk środy i soboty
Pylades		28. 10.	2. 11.	4. 11.
Butt	28. 10.	31. 10.	6. 11.	8. 11.
Vulcan		4. 11.	9. 11.	11. 11.
Irene		7. 11.	13. 11.	15. 11.
Condor	9. 11.	11. 11.	16. 11.	18. 11.
Ceres		14. 11.	20. 11.	22. 11.
Phoebus		18. 11.	23. 11.	25. 11.
Butt	18. 11.	21. 11.	27. 11.	29. 11.
Vulcan		25. 11.	30. 11.	2. 12.
Minos		28. 11.	4. 12.	6. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

	Odjazdy — Sailings		
s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	31. 10.	3. 11.	8. 11
Tczew	7. 11.	10. 11.	17. 11.
Cieszyn	14. 11.	17. 11.	22. 11.
Tczew	21. 11.	24. 11.	31. 11.
Śląsk	28. 11.	1. 12.	6. 12.
Tczew	5. 12.	8. 12.	15. 12.
Cieszyn	12. 12.	15. 12.	20. 12.
Tczew	19. 12.	22. 12.	29. 12.
Śląsk	26. 12.	29. 12.	3. 1. 34.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 8. 11.
s/s Condor z Gdyni 16. 11. — z Gdańska 18. 11.
s/s Butt — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 29. 11.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helmond — z Gdyni 4. 11.
s/s Minorca — z Gdyni 11. 11.
s/s Hague — z Gdyni 18. 11.
s/s Majorca — z Gdyni 25. 11.

Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji Anglji Północnej i Irlandji.

Notice: Through B/L to all Ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 8. 11. — z Gdyni 9. 11.
s/s Premjer — z Gdańska 22. 11. — z Gdyni 23. 11.
s/s Premjer — z Gdańska 6. 12. — z Gdyni 7. 12.
s/s Premjer — z Gdańska 20. 12. — z Gdyni 21. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 14. 11. — z Gdyni 16. 11.
s/s Baltonia — z Gdańska 28. 11. — z Gdyni 30. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 1. 11. — z Gdyni 2. 11.
s/s Lublin — z Gdańska 8. 11. — z Gdyni 9. 11.
s/s Lwów — z Gdańska 15. 11. — z Gdyni 16. 11.
s/s Lublin — z Gdańska 22. 11. — z Gdyni 23. 11.
s/s Lwów — z Gdańska 29. 11. — z Gdyni 30. 11.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy (Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 10. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 13. 11. — z Gdańska 16. 11.
s/s Skjöld — z Gdyni 27. 11. — z Gdańska 30. 11.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 11. 11.
s/s Tula — z Gdyni 30. 11.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Elba — z Gdyni 6. 11.
s/s Nantic — z Gdyni 17. 11.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 10.—15. 11. — z Gdańska 10—15. 11.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 7. 11.
m/s Nordland — z Gdyni 18. 11. — z Gdańska 20. 11.
m/s Gotland — z Gdyni 24. 11. — z Gdańska 25. 11.
m/s Erland — z Gdyni 5. 12. — z Gdańska 6. 12.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 3. 11.
s/s Scanpenn — z Gdyni 19. 11.
s/s Minnequa — z Gdyni 3. 12.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 22. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pedro Christophersen — z Gdyni 4. 11.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdańska 2. 11.
s/s Navigator — z Gdańska 10—15. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska

s/s Helenus — z Gdyni 25. 11.
s/s City of Bath — z Gdyni 16. 12.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice - Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Minnequa — 11. 11.	s/s Scanpenn — 11. 11.
s/s Scanyork 16. 11.	s/s Minnequa 24. 11.
s/s Cliffwood 21. 11.	s/s Scanyork 1. 12.
s/s Scanmail 1. 12.	s/s Cliffwood 5. 12.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)
(Polsko Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Salings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko 3. 11.	s/s Kościuszko 15. 11.
s/s Kościuszko 8. 12.	s/s Kościuszko 20. 12.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

City of Fairbury — 27. 10.
s/s Scanpenn — 11. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko 5. 11.	s/s Kościuszko 15. 11.
s/s Kościuszko 10. 12.	s/s Kościuszko 20. 12.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

s/s	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
Cieszyn	31. 10.	4. 11.	8. 11.	—	11. 11.
Poseidon	7. 11.	11. 11.	15. 11.	17. 11.	18. 11.
Śląsk	14. 11.	18. 11.	22. 11.	—	25. 11.
Poseidon	21. 11.	25. 11.	29. 11.	—	2. 12.
Cieszyn	28. 11.	2. 12.	6. 12.	—	9. 12.
Poseidon	5. 12.	9. 12.	13. 12.	—	16. 12.
Śląsk	12. 12.	16. 12.	20. 12.	—	23. 12.
Poseidon	19. 12.	23. 12.	27. 12.	—	30. 12.
Cieszyn	26. 12.	30. 12.	3. 1. 34.	—	6. 1. 34.

Po 16 listopada rb. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Piteaelf	1. 11. 33.	4. 11. 33.	7. 11. 33.
Amrum	4. 11. 33.	7. 11. 33.	11. 11. 33.
Hinrich	8. 11. 33.	11. 11 33.	14. 11. 33
Alexandra	11. 11. 33.	14. 11. 33.	18. 11. 33.
Gertrud	15. 11. 33.	18. 11. 33.	21. 11. 33.
Bernhard	18. 11. 33.	21. 11. 33.	25. 11. 33.
Kaete	22. 11. 33.	25. 11. 33.	28. 11. 33.
Albert	25. 11. 33.	28. 11. 33.	2. 12. 33.
Hinrich	29. 11. 33.	2. 12. 33.	5. 12. 33.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Chorzów 4. 11.
z Rotterdamu — s/s Śląsk 11. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 18. 11.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 25. 11.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 2. 12.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub subst.	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedz. i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Pylades	28. 10.	2. 11.	4. 11.
Butt	31. 10.	6. 11.	8. 11.
Vulcan	4. 11.	9. 11.	11. 11.
Irene	7. 11.	13. 11.	15. 11.
Condor	11. 11.	16. 11.	18. 11.
Ceres	14. 11.	20. 11.	22. 11.
Phoebus	18. 11.	23. 11.	25. 11.
Butt	21. 11	27. 11.	29. 11.
Vulcan	25. 11.	30. 11.	2. 12.
Minos	28. 11.	4. 12.	6. 12.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Tczew 3. 11.
z Antwerpji — s/s Śląsk 8. 11.
z Antwerpji — s/s Tczew 17. 11.

Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Antwerpja	Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
Butt	28. 10.	31. 10.	6.11.	8. 11.
Condor	9. 11.	11. 11.	16. 11.	18. 11.
Butt	18. 11.	21. 11.	27. 11.	29. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe. Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki
Mercur	2. 11.	6. 11.
Victoria	9. 11.	13. 11.
Mercur	16. 11.	20. 11.
Victoria	23. 11.	27. 11.
Mercur	30. 11.	4. 12.

Ryga (Riga) — Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Ryga środy	Gdańsk soboty
Mercur	8. 11.	11. 11.
Victoria	15. 11.	18. 11.
Mercur	22. 11.	25. 11.
Victoria	29. 11.	2. 12.
Mercur	6. 12.	9. 12.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	2. 11.	5. 11.	8. 11.
Premjer	16. 11.	19. 11.	22. 11.
Premjer	30. 11.	3. 12.	6. 12.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazdy z Londynu (Saling from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive ta Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	9. 11.	12. 11.	15. 11.
Baltonia	23. 11	26. 11.	29. 11.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lublin	2. 11.	5. 11.	8. 11.
Lwów	9. 11.	12. 11.	15. 11.
Lublin	16. 11.	19. 11.	22. 11.
Lwów	23. 11.	26. 11.	29. 11.
Lublin	30. 11.	3. 12.	6. 12.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Topeka	8. 11.	15. 11.	21. 11.	10. 12.
m/s Vasaholm	21. 11.	30. 11.	—	27. 12.
m/s Tampa	28. 11	5. 12.	—	2. 1.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

Termin wyjścia

	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Orient	20. 10.	22. 10.	24. 10.	24. 11.
par. Herakles	3. 11.	5. 11.	7. 11.	7. 12.
par. Equator	22. 11.	24. 11.	26. 11.	26. 12.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksan.	Paläst.	Gdynia Gdańsk
m/s Nordland	—	5. 10.	—	6. 10.	—	—	—	—	20. 10.	24. 10	18.11.
m/s Gotland	23. 10.	24. 10.	—	25. 10.	—	2. 11.	4. 11.	—	—	—	24 11.
m/s Erland	—	—	—	28. 10.	—	16. 11.	—	—	10. 11.	3. 11	6.12.
m/s Blaland	13. 11.	—	—	10. 11.	16. 11.	—	24. 11.	—	20. 11.	25. 11	—

Morze Śródziemne — Włochy — Sycylja — Gdańsk — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Marsylja	Genua	Livorno	Neapel	Bari	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
par. „HISPANIA" . .	—	24/10	—	26/10	30/10	2/11	3/11	4/11.	20/11.
par. „GALLIA" . .	28/10	—	—	—	—	—	—	—	—
par. „SCANDINAVIA"	—	31/10	3/11	6/11	—	9/11	10/11	11/11.	28/11.
par. „IBERIA" . .	9/11	7/11	—	—	—	—	—	—	—
par. „CANADIA" . .	16/11	10/11	11/11	—	—	—	—	—	—

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk

(Spain — Gdynia — Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Sailings — Odjazdy

	Tarragona	Walencia	Alicante	Cartagenia	Almeria	Malaga
par. Albania	25. 10.	26. 10.	27. 10.	28. 10.	30. 10.	31. 10.
par. Andalusia	30. 10.	31. 10.	2. 11.	3. 11.	4. 11.	6. 11.
par. Gallia	4. 11.	6. 11.	7. 11.	8. 11.	9. 11.	10. 11.
par. Iberia	11. 11.	13. 11.	14. 11.	15. 11.	16. 11.	17. 11.
par. Canadia	18. 11.	20. 11.	21. 11.	22. 11.	23. 11.	24. 11.



SOWIECKA FLOTA HANDLOWA.

Tonaż sowieckiej floty handlowej wykazuje stały wzrost. I tak w ostatnich sześciu latach flota powiększyła się o 376.262 t. brutto. Obecnie flota sowiecka składa się z 449 statków o ogólnej pojemności 685.144 ton brutto. Sowiety nietylko zamawiają nowe statki zagranicą, lecz również bardzo poważny tonaż wychodzi ze stoczni krajowych.

STAWKI FRACHTOWE W LENINGRADZIE.

W ostatnich tygodniach notowano w Leningradzie D. B. B. 31 sh. za 1.000 standartów do Grangemouth, 33 sh 6 d. za 600 standartów do Aberdeen, 36 sh. 6 d. za 1.030 stand. do Dublina, 32 sh. za 1.000 stand. do Holandji.

BUDŻETY PORTÓW DUŃSKICH.

W preliminarzach budżetowych na rok 1934/35 państwowe porty duńskie przewidują następujące deficyty:

Elsinore	60,130 Kr.
Frederikshavn	95,037 Kr.
Anholt	64,318 Kr.
Skagen	90,025 Kr.
Rorvig	4,374 Kr.
Hammerhavn	10,231 Kr.
Thyboron	260,641 Kr.
Aarosund	9,772 Kr.
Fr. VII Canal	8,713 Kr.
Hirtshals	674,395 Kr.
Hvide Sande	36,845 Kr.

Jedynie dwa porty państwowe dają pewne zyski i to porty Esbjerg i Krik. Wpływy Esbjerg szacuje się na 2.120.000 koron, w tem 1.820.000 koron z opłat portowych. Czysty zysk oblicza się na 36.544 koron. Dla portu Krik zysk netto szacuje się na 7.551 koron.

DOCHODY HOLENDERSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Holenderskie Biuro statystyczne w Hadze obliczyło za 1932 r. wpływy armatorów holenderskich z tytułu frachtów morskich i przewozu pasażerów na 86 miljonów guld. hol. Wpływy te w poszczególnych latach wynosiły jak następuje: 1929 r. — 196 milj. guld., 1930 r. — 155 milj. guld., 1931 r. — 125 milj. guld.

KARY ZA PRZEKROCZENIE UMÓW KONFERENCYJNYCH.

Arbiter „North Atlantic Conference" (Konferencja dla północnego Atlantyku) nałożył na „Hamburg Amerika-Linie" i „Norddeutscher Lloyd" karę w wysokości 182.000 $ za przekroczenie przepisów konferencyjnych. Mianowicie w czasie sezonu letniego przyjmowały wymienione towarzystwa okrętowe opłaty za przejazd pasażerów w markach rejestr., na skutek czego 4 000 pasażerów korzystało z 15% zniżki. Z wymienionej kary przypada na „Hapag" $ 69.000.—, na „Lloyd" — $ 113.000.—.

„HAPAG" OTWIERA NOWĄ LINJĘ OKRĘTOWĄ.

Hamburg-Amerika Linie ma zamiar na nowo otworzyć z „Royal Netherlands Steamship Company" linię pospieszna regularną na przestrzeni Puerto Barrios/Livingston i Amsterdam/Hamburg. Statki na tej linji będą kursowały w tygodniowych odstępach, tak jak w roku ubiegłym.

NOWE SUBWENCJE DLA HAMBURGA.

Rzad hamburski otrzymał dalszą subwencję w wysokości 674.200 RM z przeznaczeniem na rozbudowę i ulepszenie portu. Z powyższej sumy przeznaczono 272 000 RM. na prace reparacyjne w Steuben-Höft, Cuxhaven, 64.200 RM. na reparacje drag oraz 338.000 RM. na rozbudowę i ulepszenia urządzeń przeładunkowych dla ryb.

TOWARY PRZEWIEZIONE PRZEZ WŁOSKIE STATKI W I-SZEM PÓŁROCZU BR.

Statki włoskie przewiozły w I-szem półroczu b. r. przeszło 15.500.000 t towarów między portami włoskiemi i obcemi. oraz 500.000 ton towarów tylko między portami włoskiemi. Przez kanał suezki statki włoskie przewiozły 96.000 ton towarów, z i do Ameryki 1.188.000 ton, z i do Afryki zachodniej 216.000 ton, zaś między portami włoskiemi a angielskiemi i innemi portami państw europejskch 4.942.000 ton. Reszta w wysokości ok. 1.800.000 t przypada na obroty z portami Morza Czarnego i Azowskiego.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

RYNEK ZIEMNIACZANY.

Zbiory ziemniaków są na ukończeniu. Wedle informacyj, zebranych drogą ankiety przez Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, zbiory ilościowo są mniejsze od ubiegłorocznych, zależnie od województwa od 20—30%. Informacje izb rolniczych podają, że ziemniaki są jednak dobrze wykształcone, o przeciętnej skrobowości około 20%.

Sytuacja na rynkach odbiorczych zagranicznych nie uległa żadnej poprawie, wręcz przeciwnie, nawet pewnemu pogorszeniu. Cło

francuskie i utrzymanie zasady kontyngentowania zamknęły wszelkie możliwości eksportowe. Otwarły się nowe rynki, a mianowicie: Brazylja i Argentyna oraz Bliski Wschód, jednak z braku dostatecznych kapitałów, rynki te nie będą mogły być wykorzystane.

Na rynku krajowym w tej chwili podaż ziemniaków jest znaczna. Ceny jednak są całkowicie nieopłacalne. Przetwórcze fabryki płacą za kg % skrobi 11—12 gr. Nic więc dziwnego, że rolnicy wolą ziemniaki kopcować, niż po tej cenie ich się pozbywać. Prawdopodobnie fabryki zmuszone będą wobec takiej sytuacji podnieść cenę. Notowania giełdowe na ziemniaki fabryczne są całkowicie normalne. Cena ziemniaków eksportowych układa się na poziomie przeciętnym zł 3,— loko stacja załadowcza. Jest to cena wyjściowa przy pierwszych transakcjach i wszystko przemawia za utrzymaniem jej na najbliższe tygodnie.

Rolnicy przy detalicznym dowozie na rynki lokalne uzyskują za dobrze sortowane ziemniaki jadalne zł 4,— 4,50 za 100 kg.

Eksporterzy ziemniaków wobec trudności zbytu przejawiają zdecydowaną chęć koncentracji wysiłków branżowych w jednej silnej organizacji branżowej.

MOŻLIWOŚĆ ZBYTU JELIT NA RYNKU SZWEDZKIM.

Zapotrzebowanie rynku szwedzkiego na jelita końskie i świńskie jest poważne, przyczem pokrywane jest w pewnym stopniu importem towaru polskiego. W chwili obecnej istnieją możliwości wzmożenia dostaw polskich. Nieodzownym jednak warunkiem jest dostarczenie jelit wysokiej jakości i regularność dostaw dokonywanych przez solidnych eksporterów.

OGRANICZENIE SYSTEMU KONTYNGENTÓW WE FRANCJI.

W dniu 14 września br. opublikowany został w „Journal Officiel" dekret, znoszący system kontyngentowania przywozu niektórych artykułów.

Zwolniono około 50 pozycyj taryfy celnej, m. in. odpadki bawełny, niektóre chemikalja, linoleum, pocztówki, igły, klucze, meble metalowe, artykuły gospodarstwa domowego, wyroby wiklinowe, kauczukowe i inne. Rozporządzenie wspomniane stanowi pierwszy przejaw dążeń rządu francuskiego do uporządkowania systemu kontyngentów. —

PRZEPISY O WAŻNOŚCI ŚWIADECTW POCHODZENIA W HISZPANJI.

W myśl obowiązujących w Hiszpanji od r. 1930 przepisów celnych („Postanowienie 10"), świadectwa pochodzenia, potrzebne przy imporcie niektórych towarów z krajów traktatowych, winny być wystawione przez władze upoważnione do tego przez rządy krajów eksportujących i zaopatrzone w wizy konsulatów hiszpańskich miejsca produkcji. Świadectwo stanowi urzędowa deklaracja złożona przed kompetentną władzą w miejscu produkcji towaru, stwierdzająca, że towar został wykonany w tymże kraju. Na świadectwie podane ma być nazwisko i miejsce pobytu fabrykanta lub producenta, składającego deklarację, ilość pakunków, ich rodzaj, numeracja i waga brutto, rodzaj towaru, przyczem w zakresie tkanin rodzaj włókna i jego mieszanina. Świadectwa mogą być redagowane w dowolnym języku o ile jednak nie są wystawione w języku hiszpańskim lub francuskim, to koniecznem jest również załączenie tłumaczenia dokonanego przez przysięgłych tłumaczów. Termin ważności świadectwa upływa w 6 miesięcy od daty jego wydania w stosunku do krajów europejskich. Jeżeli świadectwo zredagowane jest po hiszpańsku i w innym języku i odpowiednie stwierdzenie tego faktu znajduje się w wizie konsularnej, to tekst hiszpański ma moc obowiązującą. W stosunku do przesyłek pocztowych, których waga brutto nie przekracza 10 kg, świadec-

twa nie są wymagane o ile nie więcej niż 5 pakietów wysłano przez jednego nadawcę do jednego odbiorcy i waga ich nie przekracza 25 kg brutto, oraz o ile nie zostały nadane z punktów pogranicznych.

Świadectwa uznane będą za nieważne: 1) o ile nie są przedstawione i dołączone do dokumentów podających wysokość poborów celnych i to przed podaniem prośby o wydanie towarów, 2) gdy między wagą brutto a wagą wykazaną w świadectwie różnica jest większa niż 20 proc., 3) gdy znaki i numeracja podane w świadectwie nie zgadzają się ze znakami i numeracją towarów, 4) gdy zawartość przesyłki różni się z zawartością podaną w tekście świadectwa, 5) gdy świadectwa zostały wydane w kraju innym, niż kraj z którego istotnie pochodzą, 6) oraz w wypadku stwierdzenia, że są fałszowane.

MONOPOL PRZYWOZU ZIEMNIAKÓW W HOLANDJI.

Jak wiadomo, w ostatnich czasach wprowadzono w Holandji monopol importu zbóż, monopol wwozu owoców i jarzyn. Obecnie ziemniaki zostały włączone do ziemiopłodów zmonopolizowanych i przy wwozie do Holandji opłacać będą akcyzę na fundusz popierania rolnictwa w wysokości 1 centa od 1 kg.

PODWYŻKI STAWEK CELNYCH W NIEMCZECH.

„Deutscher Reichsanzeiger" Nr. 222 z dnia 22 bm. zawiera rozporządzenie rządu Rzeszy o podwyżce stawek celnych, które wchodzą w życie z dniem 1 października br.

Wśród pozycyj niemieckiej taryfy celnej, do których odnosi się nowe rozporządzenie, wyszczególnić należy z punktu widzenia polskich interesów eksportowych, Nr. 107 ust. 2. obejmujący kury wszelkiego rodzaju oraz inny drób żywy. Dotychczasowa stawka autonomiczna, która pozostawała niezmieniona od 1-go października 1925 r., wynosi RM. 11,—. W stosunku do krajów traktatowych obowiązuje stawka w wysokości RM. 6,—, związana w traktatach handlowych z Włochami, Francją, Bułgarją, Rumunją i Węgrami. Nowe rozporządzenie podnosi stawkę autonomiczną na RM. 40,—, usuwając równocześnie cło maksymalne w wysokości RM. 33,—, które wszakże nie było stosowane w stosunku do importu z Polski.

Podwyżka stawki autonomicznej z RM. 11,— na 40,— wytwarza nowe warunki konkurencyjne dla towaru polskiego na rynku niemieckim tembardziej, że stawka konwencyjna pozostaje bez zmiany i nic nie przemawia za tem, by ona została usunięta w drodze porozumienia z odnośnemi krajami.

Przy obecnym poziomie cen nowa stawka autonomiczna będzie działać prohibicyjnie, co jest podwójnie niekorzystnym objawem, bowiem import kur i innego drobiu stanowi w ramach zmniejszonego obrotu towarowego polsko niemieckiego wcale poważną pozycję, a ponadto zachodzi tutaj jeden z rzadkich wypadków, w których przywóz z Polski rozwija się pomyślnie. Tak np. w pierwszych 8 miesiącach br. wyrażał się przywóz kur z Polski cyfrą 5.038 q w porównaniu z 3.858 q w tym samym okresie r. ub. Łączny przywóz w r. 1932 osiągnął 5.594 q. wartości 390 tys. RM. tak, że tegoroczny import z Polski w razie niepodwyższenia stawki byłby osiągnął wartość przynajmniej 500 tys. RM. t. j. przeszło 1 milj. zł.

Inne pozycje, objęte ostatniem rozporządzeniem, nie dotyczą eksportu polskiego, a odnoszą się w pierwszym rzędzie do Stanów Zjednoczonych, Francji, Anglji i Czechosłowacji.

NOWE OGRANICZENIA PRZYWOZOWE W SZWAJCARJI.

Z dniem 18 września 1933 r. rząd szwajcarski skontyngentował przywóz puchu i pierza (poz. 155 b i 156 b) czyszczonego, materjału z filcu (poz. 489), szkła do luster (poz. 703, 704 a i b) (206), motorów ropnych (poz. 897 b i 898 b).

ŚWIADECTWA POCHODZENIA PRZY IMPORCIE TOWARÓW ZAGRANICZNYCH DO TURCJI.

Ministerstwo Ceł i Monopolów w Angorze wydało rozporządzenie, na podstawie którego od dnia 19 września 1933 r. wszystkie bez wyjątku towary importowane do Turcji będą musiały posiadać świadectwa pochodzenia, zalegalizowane przez odpowiednie tureckie przedstawicielstwa konsularne.

Świadectwa pochodzenia towarów polskich wystawiają Izby Przemysłowo-Handlowe. Świadectwa muszą być legalizowane. Eksporterzy winni przestrzegać konieczności dopełniania tej formalności, której przeoczenie może powodować znaczne trudności przy odbieraniu towarów z urzędów celnych w Turcji.

ŚWIADECTWA POCHODZENIA TOWARÓW PRZY IMPORCIE DO WĘGIER.

Przy imporcie do Węgier wymagane są świadectwa pochodzenia dla wielu szczegółowo wymienionych towarów a to:

a) celem uzyskania konwencyjnej zniżki celnej na pewną część towarów, korzystających z takiej zniżki na podstawie traktatów handlowych. Wchodzi tu w rachubę niewielka stosunkowo część towarów wymienionych w odnośnych traktatach handlowych. Przyczem większa część tych towarów może korzystać z ceł konwencyjnych również i na podstawie innych wiarogodnych dokumentów, stwierdzających pochodzenie towaru z uprawnionego do takich ceł kraju, (np. dokumentów przewozowych i faktur);

b) celem dopuszczenia niektórych ściśle wyszczególnionych towarów wogóle do odprawy celnej, a to bez względu na to, skąd one pochodzą i czy korzystają ze zniżek celnych;

c) wreszcie celem zaświadczenia wykluczającego wszelką wątpliwość pochodzenia pewnych towarów z krajów, posiadających z Węgrami traktat handlowy. Przywóz towarów tej grupy z krajów nie traktatowych jest bowiem zakazany.

Wykaz towarów, o których mowa w pp. a) b) i c) jest do przejrzenia w biurze Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Świadectwo pochodzenia winno być wystawione przez Izbę Przemysłowo-Handlową; wiza Konsulatu Węgierskiego na świadectwie pochodzenia jest tylko w tym wypadku potrzebna, jeżeli towar nie jest pochodzenia polskiego. Pochodzenie towaru z kraju trzeciego może jednak w tym wypadku poświadczyć również i urzędująca w Polsce kompetentna placówka konsularna kraju pochodzenia towaru, a nawet polska władza celna.

Świadectwa pochodzenia potrzebne są również i dla towarów przesyłanych pocztą.

Pewna ustalona forma świadectw pochodzenia, wymaganych przez władze węgierskie nie obowiązuje. Według przepisów, świadectwo pochodzenia winno zawierać: nazwę władzy wystawiającej świadectwo i datę wystawienia, szczegółowe określenie towaru z podaniem wagi i wartości, imię i nazwisko nadawcy i odbiorcy oraz poświadczenie pochodzenia towaru.

Świadectwo pochodzenia winno być wystawione w języku węgierskim lub zagranicznym zrozumiałym węgierskim władzom celnym, np. francuskim, niemieckim, angielskim.

Świadectwo winno opiewać zasadniczo na jedną tylko przesyłkę.

METODY CLENIA DROBIU ŻYWEGO WE WŁOSZECH.

Włoski Minister Finansów ustalił następującą zasadę w związku z odprawą celną drobiu żywego, sprowadzanego do Włoch: cło oblicza się od wagi netto, przyczem tytułem opłaty za tarę dodaje się do wagi netto 20 proc.

Według oświadczeń czynników oficjalnych, na decyzję powyższą Ministra Finansów, wpłynęły motywy natury fiskalnej. Nie ulega jednak wątpliwości, iż powyższa decyzja wydana została również celem dalszego zabezpieczenia rynku włoskiego przed wzrastającym wwozem żywego drobiu, którego w roku 1932 sprowadzono do Włoch przeszło 154.000 kwintali, czyli przeszło 50.000 kwintali więcej niż w roku 1930.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE I IMPORTOWE.

1. Firma belgijska interesuje się importem makuchów.
2. Firma czeska poszukuje wytłoków buraczanych.
3. Firma francuska interesuje się importem fasoli i jarzyn suchych.
4. Przedstawiciel firmy Scandinavian Baltic Company Ltd. Gdynia ul. Podjazdowa 7 m. 19, prosi o złożenie ofert na dostawy: a) wagonowe mebli giętych, szczególnie krzeseł giętych, b) wagonowe lub okrętowe desek i

łat sosnowych, c) bloków bukowych, dębowych, brzozowych, brzezinowych oraz olchy, Ostatnia na 1—1,15 mtr. długa, d) wagonowe wełny drzewnej do jaj i innych opakowań, e) wagonowe beczek do masła, f) sok wiśniowy, g) wyroby szklane — szklanki do Brazylji.
Oferty należy kalkulować fob Gdynia.
Odnośna firma pragnie równocześnie zbywać w Polsce następujące towary: papier ze Szwecji, pergamin z Anglji, maszyny duplikatowe (powielacze rotacyjne) z Danji, maszyny do pisania z Danji, liny okrętowe, skrawki pergaminowe z Anglji, specjalne maszyny do chemicznych pralni bez używania benzyny wzgl. terpentyny z Danji i cały szereg innych towarów.

5. Firma egipska pragnie wejść w kontakt z producentami względnie eksporterami w Polsce, którzy mogliby dostarczać jej:
a) tarcicy bukowej parowanej i nieparowanej,
b) materjału bukowego spaltowanego o rozmiarach 8x8, 10x10, 12x12, 15x15 cm długości od 2 mtr. wzwyż.
6. Firma kanadyjska pragnie importować z Polski grzyby suszone, soki owocowe, sardynki i szprotki wędzone.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

TARYFY KOLEJOWE NA PRZEWÓZ DRZEWA.

W kwietniu br., Dyrekcja Naczelna Lasów Państwowych, Rada Naczelna Związków Drzewnych oraz Zrzeszenie Właścicieli Lasów wniosły memorjał do Podkomisji taryf eksportowych Komisji Polityki Taryfowej przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów, w którym ze względu na położenie eksportu drzewa wykazano potrzebę znacznego obniżenia eksportowych taryf drzewnych. Podkomisja, odrzucając połowę przedłożonych wniosków, jako nadto daleko idących, przyjęła następujące:

1) Obniżenie stawek opłat przewozowych na wywóz lądem papierówki ulgi specjalnej p. 5 taryfy wyjątkowej D1, kolumna B, z zastosowaniem na dalsze odległości jednakowej opłaty 70 gr. od 100 kg. pod warunkiem wywiezienia w ciągu roku przez jednego nadawcę 20.000 t.

2) Obniżenie stawek kolumny A taryfy wyjątkowej PD1 o 15%,

3) Takie samo obniżenie stawek kolumny B do 800 km. zaś na dalsze odległości zastosowanie stawek następującej wysokości 900 km., 143 gr, 1000 km, 150 gr, 1100 km, 157 gr, 1200 km, 164 gr,

4) Obniżenie stawek opłat przewozowych poz. d—6 Aneksu do Taryfy o 15% do 800 km, z wyrównaniem załamań stawek tej pozycji na odległościach od 500 do 700 km, przy wprowadzeniu powyżej 800 km, stałej stawki 120 gr ,od 100 kg. Ponadto włączenie do poz. d—6 Aneksu materjału drzewnego poz. 902, 903, 907, 908, 910, 913, 919, 921 i 924 Kt, drzewa liściastego, słupów poz. 903 a) i b), deszczółek z drzewa bukowego z poz. 911 Kt. oraz materjału drzewnego z poz. 925, 926 i 927 Kt.

5) Przyznanie refakcji na wywóz w ciągu roku przez jednego nadawcę przynajmniej 2000 t. kopalniaków lub papierówki, która obniżyłaby stawki taryfy eksportowej przez granice lądowe o 15%.

6) Dla obszaru, ograniczonego od zachodu i południowego zachodu linją Grajewo—Brześć—Kowel—Włodzimierz—Sapieżanka—Lwów—Stryj — Ławoczne — Beskid oraz stacyj, położonych na tych linjach stosowanie specjalnej preferencji w wysokości 10% stawek poz. d—6 Aneksu, obniżonych w/g p. 4 o 15%.

7) Obniżenie stawek opłat przewozowych taryfy wyjątkowej PD2 o 50% do 500 km, z zachowaniem na dalszych odległościach jednakowej opłaty 70 gr od 100 kg, na wywóz przez porty drewna poz. 901 a) b) i c).

8) Obniżenie taryf wyjątkowych PD3, PD4, PD5, PD6, i PD7 o 30%.

9) Przyznanie refakcji na wywóz w ciągu roku przez jednego nadawcę najmniej 500 t materjałów drzewnych z poz. 923 Kt. w wysokości 15% od obniżonych w/g p. 8 o 30% stawek taryfy wyjątkowej PD7.

Od czasu wniesienia tego memorjału wprowadzono w taryfach drzewnych 20% obniżkę stawek opłat przewozowych na wywóz papierówki zarówno

przez granice lądowe jak i przez polskie porty, obniżono o 5% stawki poz. d—6 Aneksu na wywóz drzewa iglastego z Wileńszczyzny o 5%, włączając do tej poz. Aneksu również słupy telegraficzne z drzewa iglastego i tyki oraz żerdzie z drzewa liściastego obniżono o 5—8% stawki poz. d—12 na wywóz drzewa liściastego w okrąglakach oraz drzewa heblowanego z Wileńszczyzny, obniżono o 20% stawki na wywóz wyrobów drzewnych taryf wyjątkowych D7 i PD4 oraz fornierów i płyt klejonych nieobrobionych taryf wyjątkowych D12 i PD7 a o 30% opłaty na wywóz węgla drzewnego i brykietów z niego taryf wyjątkowych D8 i PD 5. W końcu obniżono o 15% stawki na wywóz wyrobów stolarskich budowlanych poz. d—11 Aneksu.

Jeśli wprowadzone ulgi spowodowane były wspomnianym memorjałem, to wyniki te w porównaniu z żądanemi opustami były nad wyraz nikłe. Trudno było oczekiwać spełnienia znacznej części postawionych żądań z uwagi, że w ulgach taryfowych, przyznanych ze strony kolei poprzednio na rzecz przewozu drzewa, posunęła się znacznie poniżej poziomu, jaki przy reformie taryf w r. 1928 uznanym został za najniższy dopuszczalny, który jakąś korzyść dać może kolei, tj. 2 gr od tony i kilometra. Stała stawka opłat przewozowych poz. d—6 Aneksu na odległości ponad 700 km aż do 1200 km w wysokości 140 gr na najdalszej odległości nie daje nawet 1,2 gr od tony i kilometra. Wyczekiwano jednak przecież pewnego efektu po wspomnianem wystąpieniu przedstawicieli eksportu drzewa. — To też wydanie z dniem 15 października br. nowych taryf drzewnych napełniło nieobznajmionych z dalszemi losami memorjału interesantów drzewnych usprawiedliwionem zaciekawieniem, które doznało jednak rozczarowania, gdyż nowe wydanie taryf wyjątkowych na przewóz drzewa stanowi tylko powtórzenie postanowień dotychczas obowiązujących w nowej, przejrzystszej redakcji, ułatwiającej znacznie orjentację, utrudnioną ogromnie w redakcji dotychczasowej, zwłaszcza wskutek licznych uzupełnień, jakie w międzyczasie nastąpiły. Ułatwienie znaczne stanowi zaniechanie odróżniania w obrębie taryf wyjątkowych ulg specjalnych p. 5 przeważnej części taryf drzewnych od ogólnych postanowień danych taryf wyjątkowych, co zupełnie niepotrzebnie tylko utrudniało orjentowanie się w taryfach wyjątkowych. Byłoby wielce wskazanem złączyć podobnie w jedną całość taryfy wyjątkowe drzewne z pozycjami Aneksu do Taryf Część II, nie odnoszącemi się do pewnych tylko nielicznych relacyj.

Zamieszczanie tych ulg taryfowych w Aneksie a nie w taryfie wyjątkowej li tylko dla podkreślenia ich charakteru przejściowego niema chyba rzeczywistego uzasadnienia, gdyż postanowienia taryf wyjątkowych również często bywają wedle potrzeby zmieniane a Aneks ze względów oszczędnościowych przestał już być wydawaną co roku na nowo publikacją. Zamieszczanie zatem ulg taryfowych, mających ogólne zastosowanie, w Aneksie zamiast w taryfach wyjątkowych wobec tego stanowi całkowicie niepotrzebne skomplikowanie taryf ze względów formalistycznych kosztem ich przejrzystości, Aneks powinien być odpowiednio do swego przeznaczenia zredukowany przez pozostawienie w nim ulg taryfowych, odnoszących się tylko do pewnej małej ilości stacyj i obowiązujących przejściowo na krótki, kilkumiesięczny okres czasu, a nie powinien, jak się to dzieje obecnie, zachwaszczać taryfy przez obejmowanie ulg taryfowych, obowiązujących ogólnie całemi latami.

W nowym układzie taryfy wyjątkowe D na przewóz drzewa, wyrobów drzewnych i produktów destylacji drzewa Taryfy Część II Zeszyt Ib zamiast dotychczasowych 12 taryf wyjątkowych zawierają 9 taryf wyjątkowych.

Taryfa wyjątkowa D1 obejmuje ulgi dla przewozów wewnętrznych, D2 dla wywozu przez granicę lądową, zaś D3 dla przewozów tranzytowych. W każdej z tych taryf wyjątkowych wyliczone są w osobnych pozycjach różne gatunki materjałów drzewnych z oznaczeniem w jakich warunkach i która kolumna tabeli opłat tych taryf wyjątkowych ma zastosowanie do wymienionego w tych pozycjach materjału drzewnego. Wyszukiwanie każdego gatunku materjału drzewnego ma ułatwiać uporządowanie pozycji według porządku arytmetycznego pozycyj klasyfikacji towarów Taryfy Część IB, w których te materjały drzewne są zawarte. Trzy te taryfy wyjątkowe zawierają niezmienione wszystkie ulgi taryfowe, zawarte dotychczas w taryfach wyjątkowych D1, D2, D3, D4, D5, D6, D7 i D12, z wyjątkiem ulgi specjalnej p. 5 lit. b) dotychczasowej taryfy wyj. D2 na dowóz drzewa sowieckiego do przetarcia w tartakach, położonych w okręgach Dyrekcyj kolejowych w Gdańsku i Poznaniu, którą zamieszczono w odrębnej taryfie

wyj. D4 kory garbarskiej i wikliny, które z dawnej tar. wyj. D2 przeniesiono do osobnej nowej tar. wyj. D3 z niezmienionemi stawkami, ulgi specjalnej p. 5 lit. c tar. wyj. D2, którą słusznie zamieniono na nową poz. 2—16 Aneksu, oraz ulgi na wywóz przez punkty graniczne drzewa miękkiego okorowanego w szczapach poz. 906 Kt. zawartej w p. 5 Ulgi specjalne lit. d) dotychczasowej tar. wyj. D2, którą zdaje się przez przeoczenie opuszczono w nowej tar. wyj. D2.

Po pierwszych 4 taryfach wyjątkowych zamieszczono tabelę opłat do taryf wyj. D1—D4 z 12 kolumnami stawek opłat przewozowych, nie różniących się zasadniczo od dotychczasowych, z groszowemi tylko zmianami stawek do 7 km. w kolumnie IX dotychczasowej tar. wyj. D3 i w kolumnie X od 1001 km począwszy o 1—25 gr dotychczasowych stawek ulgi specjalnej p. 5 starej tar. wyj. D1, kol. A.

Nowe taryfy wyjątkowe D6 do D9 stanowią dosłowne powtórzenie poprzednich taryf wyjątkowych D8 do D11.

W podobny zupełnie sposób zmieniono dotychczasowe taryfy wyjątkowe portowe PD1 do PD7 na 4 nowe taryfy wyjątkowe, przyczem nowa tar. wyj. PD1 obejmuje poprzednie tar. wyj. PD1, PD3, PD4 i PD7, zaś dawne tar. wyj. PD2, PD5 i PD6 powtórzono bez zmiany w tar. wyj. nowych PD2. PD3 i PD4. Nowa taryfa wyjątkowa PD1 zawiera podobnie jak nowe tar. wyj. D1 do D3 wyszczególnienie wszystkich poprzednio obowiązujących ulg taryfowych osobno dla każdego rodzaju materjału drzewnego z tą tylko rozbieżnością, że dotychczasowa ulga na wywóz podkładów, mostownic itd. kolejowych miękkich dotychczasowej tar. wyj. PD1 ograniczona została na podkłady itd. z drzew iglastych, natomiast drzewo iglaste w stanie łupanym, ciosanym, struganym poz. 909 a) i b) uzyskały w nowej taryfie wyj. PD1 obniżkę kolumny X (dawna kolumna C tabeli tar. wyj. PD1), a skrzynie, paki, pudła z drzewa liściastego poz. 928 a) obniżkę kolumny VIII (dawna kolumna A tar. wyj. PD1) z których to ulg te materjały według poprzedniej redakcji tar. wyj. PD1 nie korzystały.

Tabela opłat taryfy wyjątkowej PD1 zawiera w dziesięciu kolumnach stawki opłat przewozowych, które zasadniczo nie okazują żadnych różnic w porównaniu z dotychczas obowiązującemi, zostały tylko na odległościach do 100 km dostosowane do zmienionych od 1 kwietnia br. stawek zasadniczych normalnych klas taryfowych. Omyłki zdaje się tylko zaszły w kolumnie II rubryce b na odległościach od 1091 km począwszy do 1200 km. gdzie zamieszczono stawki 716—727 gr zamiast 616—627 gr oraz w kolumnie VII rubryka c, na odległościach od 1151 do 1200 km, gdzie zamieszczono stawki 232 do 240 zamiast 230 do 234. —

ZMIANY W TOWAROWYCH TARYFACH KOLEJOWYCH.

W połowie października br. wprowadzono w polskiej wewnętrznej taryfie towarowej zredagowane w przejrzystej formie **taryfy wyjątkowe na drzewo** w Taryfach Część II Zeszyt 1b i Zeszyt 2, które osobno omawiamy. W związku z tem **w Aneksie do Taryf Część II** w niezmienionych pozycjach na drzewo sprostowano **w poz. d 6** powołanie się na kolumnę C tar. wyj. PD1 na kol. X nowej taryfy wyj. **w poz. d 13** powołanie się na tar. wyj. D2 na kol. XII tabeli opłat do taryf wyj. D1—D4, zaś w **poz. d 14** kol. B tabeli do ulg specjalnych tar. wyj. D1 na kol. XI tabeli opłat do tar. wyj. D1—D4.

Prócz nowej **poz. d 16** na drzewo do tartaków Wschodniej Małopolski, o której wspomnieliśmy przy omawianiu taryf drzewnych, odnowiono wygasłą z końcem sierpnia br., **poz. b 14** na przywóz nasion soji od portów do Katowic z ważnością od 13 października do 30 listopada br.

W Taryfie Część II Zeszyt 1b i Zeszyt 2, w związku z wprowadzeniem do klasyfikacji towarów artykułu kaloryzyt dodano w taryfach wyjątkowych E1 i PE1 postanowienie, że mogą być stosowane także od stacyj, przy których istnieją fabryki kaloryzytu. Ogłoszenie w załącznikach do tych taryf wyj., które to są stacje, nastąpi zapewne później.

W polsko-czeskosłowackiej portowej taryfie w październiku br. przeprowadzono następujące zmiany i uzupełnienia:

Stosowanie taryfy artykułowej Nr. 1 na **towary różnego rodzaju** ograniczone było zupełnie niepotrzebnie na towary, niewymienione w innych taryfach artykułowych tej taryfy. Wskutek tego nie można było stosować stawek drobnicowych taryfy artykułowej Nr. 1 na przewóz w przesyłkach drobnicowych takich

towarów, dla których są przewidziane inne taryfy artykułowe, choćby te taryfy artykułowe nie zawierały stawek drobnicowych, wzgl. wogóle nie zawierały stawek w danej relacji, objętej taryfą Nr. 1. Nieracjonalny ten przepis zniesiono z korzyścią dla interesentów.

Do tar. art. Nr. 12 na przewóz **mąki pastewnej** włączono cały szereg czeskosłowackich stacyj nadawczych.

W tar. art. Nr. 104 obniżono ze względu na konkurencję niemiecką stawki opłat przewozowych na **rury żelazne, płyty żelazne, części konstrukcyjne, gwoździe, odlewy żelazne i wyroby kute oraz podkowy** od stacji Svinov—Vitkovice, gdyż były częściowo droższe, aniżeli w poprzedniem wydaniu taryfy.

Do działu D tar. art. 105 na **kotły parowe** włączono stację Moravska Ostrava—Privoz i Svinov—Vitkovice.

Wprowadzono nową tar. wyj. 166 na wywoz **przędzy bawełnianej, lnianej, jutowej, konopnej i z innych włókien roślinnych, również przędzę papierową** ze stacyj Deudleby nad Orlici, Josefov Jaromer, Mostek i Nachod.

Do taryfy art. 210 na przewóz **ropy naftowej** od portów włączono stacje Kralupy i Sumperk.

W poz. 4 ulg specjalnych na wywóz **mąki** przez porty zmieniono postanowienia refakcyjne w ten sposób, że refakcja nie będzie, jak dotąd wypłacaną odbiorcy na podstawie listu przewozowego, lecz nadawcy na podstawie wtórników.

W końcu sprostowano stawkę taryfy art. Nr. 265 na garbniki do Olomouc.

W polsko-czeskosłowacko-dunajowej taryfie Zeszyt 1 włączono stację Gdynia do taryfy Nr. 52, z której przy wydaniu osobnego Zeszytu 2 portowego dla tej komunikacji wykreślono stację Gdynia—Port, ze stawkami na **owoce suszone (jabłka i śliwki)**, które są jednak znacznie droższe od poprzednich.

W Taryfie związkowej polsko-węgierskiej zamieszczono stawki opłat przewozowych na **azbest surowy** do stacyj Filatorigat i Piszke.

W Taryfie związkowej polsko-rumuńskiej Część II w taryfie Nr. 15 na owoce i orzechy zmieniono stawki opłat przewozowych i włączono do tej taryfy nowe stacje rumuńskie.

W Taryfie związkowej polsko-sowieckiej przeredagowano **postanowienia o frankowaniu** opłat przewozowych.

Ulgi na eksport **wyrobów hutniczych** z Górnego Śląska do ZSRR., obowiązującą do końca br., przedłużono do końca marca 1934 r.

Na wywóz **wytłoków z nasion oleistych (kuchy, makuchy) i wytłoków buraczanych suszonych** z ZSRR przez porty polskie obniżono stawki opłat przewozowych za przebieg linjami kolei polskich.

W tabeli opłat tej taryfy związkowej przeprowadzono szereg zmian stawek opłat przewozowych w klasach wyjątkowych.

Z taryf zagranicznych najdonioślejsza dla nas jest zupełna przeróbka, jakiej uległa **niemiecka taryfa wyjątkowa SD5** dla komunikacji między punktami granicznemi polsko-niemieckiemi a niemieckiemi stacjami portowemi, która wyszła w nowem wydaniu z ważnością od 1 listopada 1933, zmieniając w zupełności podstawy kalkulacyjne naszych stawek konkurencyjnych.

Z dniem 1 listopada br. dopuszczoną będzie odprawa przesyłek za bezpośrednim listem przewozowym międzynarodowym w komunikacji między stacjami położonemi na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska a stacjami **łotewskiemi i estońskiemi przez Prusy Wschodnie i Litwę,** odpadnie zatem potrzeba przeekspedjowywania takich przesyłek w Królewcu lub Insterburgu.

Przesyłki te przewożone być mogą przez polsko-niemieckie przejścia graniczne: Kalthof—Marienburg, Gardeja—Garnsee, Jamielnik—Deutsch-Eylau, Grajewo—Prostken i Raczki—Reuss, przez niemiecko-litewskie: Eydt Kulmen—Virbalis, Tilsit—Pegegiai (Pogegen), przez litewsko-łotewskie: Skuodas—Prienkule, Luse—Veinede, Laiznoa—Renge, Janiskis—Meitene, Obelisci—Eglaine, oraz łotewsko-estońskie: Valka—Valga.

O ile równocześnie wydana taryfa niemiecko-łotewsko-estońska nie zawiera bezpośrednich stawek opłat przewozowych od granicy niemieckiej, oblicza się przewoźne w/g taryf wewnętrznych.